



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

REQUERIMENTO Número \_\_\_\_\_ / XI ( \_\_\_ª)

PERGUNTA Número 264 / XI ( 1ª)

Expeça-se
Publique-se
<u>17</u> / <u>11</u> / 200 <u>9</u>
O Secretário da Mesa

Assunto: **Situação do serviço de transporte público rodoviário prestado pela empresa TST / Transportes Sul do Tejo no Concelho de Alcochete – Distrito de Setúbal**

Destinatário: **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

*Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República*

O Grupo Parlamentar do PCP foi contactado por uma cidadã, utente dos transportes públicos do Concelho de Alcochete, que nos expôs um conjunto de preocupações altamente pertinentes e oportunas, quanto ao serviço prestado pela empresa Transportes Sul do Tejo (TST) naquele concelho, bem como em relação às ligações entre Alcochete e a AML, nomeadamente pela Cidade de Lisboa.

Tendo em conta a qualidade da exposição e da sua fundamentação, o detalhe da informação que integra e a justeza das críticas e interrogações que suscita, optámos por incluir a quase totalidade dessa exposição, a partir de duas comunicações enviadas por esta cidadã a diversas entidades competentes nesta área, colocando assim esta Pergunta ao Governo quanto às medidas que a Tutela pretende ou não desenvolver.

1 – Progressiva degradação da qualidade e do serviço que os TST prestam ao Concelho de Alcochete:

Mantém-se o valor do passe suburbano e os preços proibitivos dos bilhetes simples, mas em contrapartida, ao invés de melhorar o serviço, os TST brindam os utentes com alterações de horários e trajectos e uma paulatina supressão de composições, primeiro para o Cais do Seixalinho, depois nas ligações às freguesias e agora para o centro de Lisboa. As viaturas de linha urbana que circulam no Concelho estão [usando a expressão desta cidadã] a cair de velhas, não têm cintos de segurança, raramente são limpas, chove no seu interior, morre-se de frio no inverno e de calor no verão, e a maioria não têm sequer ventilação.

Encontram-se em circulação viaturas antigas, sem ventilação que devido a fugas do isolamento dos tubos de exaustão dos gases de escape, circulam com níveis elevadíssimos de monóxido de carbono, colocando seriamente em risco a segurança dos utentes e dos próprios motoristas, os quais estão sujeitos durante turnos inteiros de trabalho a um ambiente quase irrespirável. Os níveis são de tal forma elevados que nos meses de Verão os passageiros apresentam frequentemente sintomas de exposição prolongada a estes gases, nomeadamente, tosse, ardor nos olhos, náuseas e dores de cabeça.



2 – Progressivo corte das acessibilidades do Concelho de Alcochete no quadro da Área Metropolitana de Lisboa:

2.1. Acessos ao terminal fluvial do Seixalinho:

Sendo um acesso directo ao coração da cidade de Lisboa, o Cais do Seixalinho está subaproveitado já que, fora da “hora de ponta” apenas se consegue aceder de táxi ou de carro, e nenhuma freguesia do Concelho de Alcochete tem acesso directo aos barcos para Lisboa.

Objectivamente, entre as 09:00 da manhã e as 17:00 da tarde, por um período superior a sete horas, os TST não colocam qualquer carreira, directa, entre Alcochete e o Cais do Seixalinho.

Em consequência e por esta via, o Concelho de Alcochete fica isolado e as suas populações, ou se deslocam ao terminal dos TST do Montijo, ou ficam impedidas de aceder ao cais, que é um equipamento público, construído com verbas do Orçamento do Estado e fundos de coesão da União Europeia, destinados precisamente a quebrar o isolamento das localidades mais periféricas e os acessos a Lisboa.

2.2. Carreiras para Lisboa:

O terminal rodoviário do Campo Grande foi eliminado, e para os utentes de Samouco e S. Francisco, o acesso a Lisboa passa a ser praticamente todo assegurado apenas pela carreira 431, já que as restantes carreiras nem sequer abrangem ou fazem ligação com estas localidades durante a maior parte do dia.

Na freguesia de Samouco, o acesso a Lisboa via Montijo ficou totalmente vedado, entre as 09:30 da manhã e as 15:45 da tarde, já que com a recente alteração, a carreira 435 inicia e termina no Montijo, deixando durante este período de servir o Samouco e por consequência o Concelho de Alcochete.

Num período de início do novo ano lectivo e logo a seguir à “Semana da Mobilidade”, a empresa TST, utilizando a desculpa de estar a seguir “indicações da autarquia lisboeta”, decidiu arbitrariamente suprimir carreiras e alterar horários, fazendo-o sem qualquer respeito, quer pelo poder local no Concelho de Alcochete, quer pelos utentes.

Se olharmos a verdadeira dimensão do serviço que os TST prestam actualmente às populações do Concelho de Alcochete, verificamos que este infeliz episódio que elimina as carreiras do terminal rodoviário do Campo Grande, é apenas o culminar da progressiva degradação de um serviço, dito publico, a qual temos que impedir de uma vez por todas.

A empresa Transportes Sul do Tejo – TST, operadora de transportes públicos da margem Sul do Tejo, tornou público que as suas carreiras suburbanas passariam a operar unicamente a partir do terminal rodoviário da Gare do Oriente, deixando de transportar os utentes para o terminal do Campo Grande, desde o dia 01 de Outubro de 2009.

A empresa justificou esta medida, alegando que «Devido ao prolongamento da linha vermelha do Metro de Lisboa, de acordo com indicações da Câmara Municipal de Lisboa, a partir de 1 de Outubro de 2009, a TST teve de alterar os seus terminais. No seguimento do prolongamento da linha vermelha do Metro de Lisboa, seguindo indicações da autarquia lisboeta, a partir de 1 de Outubro de 2009, a TST deverá passar a efectuar o seu terminal rodoviário na Gare do Oriente.»

Foram deste modo alterados os horários e percursos das carreiras 431, 432, 435 e 437, que até então serviram o terminal do Campo Grande e que deixam definitivamente de o fazer, desde o dia 01 de Outubro.



Contactados os serviços dos TST, os utentes foram informados que esta medida resultava de um antigo acordo, feito entre a empresa e o município de Lisboa, para ser implementado com a entrada em funcionamento do troço do metropolitano da linha Vermelha (Oriente/ Alameda/ Saldanha/ S. Sebastião).

Contactados os serviços da Câmara Municipal de Lisboa, os utentes foram informados que a empresa TST operava no terminal do Campo Grande sem licença formal do Município, e que conforme o acordado, havendo alternativa de transportes directos para o interior de Lisboa, a empresa passaria a operar apenas no terminal da Gare do Oriente.

Esta alteração tem implicação directa na mobilidade diária dos utentes que residem nas localidades de Alcochete, Samouco, S. Francisco, Atalaia e Montijo, e que se deslocam diariamente para Lisboa e/ ou áreas envolventes para estudar e trabalhar.

Com esta alteração, os utentes são obrigados a deslocar-se ao centro da cidade de Lisboa (Alameda e Saldanha) quando anteriormente seguiam para o terminal do Campo Grande, a partir do qual tinham acesso directo às Universidades no Campo Grande, às unidades de saúde situadas no Hospital de Santa Maria e Parque de Saúde de Alvalade, como também às ligações rodoviárias para a zona Oeste e Ocidental de Lisboa (Benfica, Carnide, Telheiras, Alta de Lisboa, Odivelas, Loures, Malveira, Mafra, Ericeira, etc.).

Foi deste modo cortada uma importante acessibilidade directa, quer aos mais importantes recursos de saúde e educativos da cidade (hospitais e universidades), quer aos eixos directos de ligação: margem Sul/ Aeroporto/ Benfica; e margem Sul/ Aeroporto/ zona Oeste de Lisboa.

Esta corte de acessibilidade, ao contrário do que alega a TST não é compensado pelo prolongamento da linha Vermelha do Metropolitano ao Saldanha e a S. Sebastião, já que os utentes que usavam o terminal do Campo Grande não se deslocam para o centro da cidade, mas sim nesta franja periférica que acompanha todo o trajecto da 2.ª Circular e as ligações para ocidente e oeste da cidade.

Este corte de acessibilidade tem ainda um acréscimo de custos de transporte para todos os utentes que antes utilizavam apenas o passe dos TST e que agora têm que passar a utilizar um passe combinado com o Metropolitano e/ ou a Carris.

No caso concreto dos estudantes universitários, o acréscimo do custo com a aquisição de um passe combinado, agrava o orçamento das famílias, mas agrava também o próprio Orçamento do Estado, por via do natural acréscimo no valor final do financiamento dos cartões 4/18 ou 18/23. Este financiamento público que anteriormente se repercutia unicamente sobre 50% do custo do passe TST (Lisboa/Campo Grande) passa agora a implicar o acréscimo relativo ao custo de um passe combinado TST + Carris + Metropolitano.

Este corte de acessibilidade, implica ainda um maior dispêndio de tempo útil em mudanças de transportes, tempo que por si mesmo sempre foi longo, uma vez que os percursos desde a sua origem até ao terminal do Campo Grande já tinham tempos mínimos dispendidos pelos utentes que variavam entre os 45 e os 60 minutos, dependendo do trânsito. O percurso adicional entre a estação do Oriente e a estação do Campo Grande, implicando mudança de linha na Alameda, ou no Saldanha, implica um acréscimo mínimo de 20 minutos e sendo efectuada em autocarro é perfeitamente imponderável em "hora de ponta".

Trata-se pois de uma decisão tomada pela empresa TST totalmente em contra-ciclo com as necessidades das populações, ditadas pelo crescente desenvolvimento destes dois municípios da margem sul do Tejo e com as desejáveis políticas de mobilidade preconizadas para a área metropolitana de Lisboa.



É ainda uma medida que surge em total contradição com a implementação de políticas concertadas de transportes públicos na área metropolitana, como forma de desincentivar a entrada de viaturas privadas na cidade de Lisboa.

### 3 – Progressivo corte das acessibilidades urbanas:

Existindo praticamente apenas duas ou três carreiras urbanas a circular entre as freguesias do Concelho de Alcochete, é cada vez maior o isolamento das populações no que aos transportes públicos diz respeito, o que tem especial impacto na conciliação dos horários escolares das crianças que se deslocam a Alcochete para frequentar os 2.º e 3.º ciclos e o secundário, muitas delas são obrigadas a ficar na escola entre o período da manhã e o da tarde, unicamente por falta de transportes periódicos para lhes permitam ir almoçar a casa.

Na freguesia de Samouco, as crianças que frequentam o 2.º e 3.º ciclo em Alcochete não conseguem articular o horário escolar com uma carreira para irem a casa almoçar, sendo os professores e a escola obrigados a conciliar os horários com as carreiras dos TST, quando deveria ser exactamente o oposto.

Presentemente a carreira que assegura com alguma periodicidade o acesso das crianças do Concelho às escolas é a carreira 410, que liga Alcochete ao Barreiro, paradoxalmente não uma carreira urbana, mas suburbana, antes de chegar a Alcochete já percorreu um longo percurso de 60 minutos entre concelhos, com um horário repleto de asteriscos e condicionantes.

Falta ao município de Alcochete uma carreira regular, durante todo o dia, destinada a garantir uma ligação constante e permanente entre as suas principais freguesias e os limites do Concelho. Ou seja, é fundamental a criação da carreira principal do Concelho, com início no Freeport, passando por Alcochete/S. Francisco/Samouco e terminando no Cais do Seixalinho.

Muitos se perguntam por que motivo a Carreira 412 passa a maior parte do dia parada; ou ainda por que motivo esta carreira não se transforma na principal entre as freguesias do Concelho e a periferia.

As decisões que os TST têm vindo a tomar, são unilaterais e beneficiam unicamente a empresa, numa lógica de redução de custos, que tem vindo a prejudicar gravemente o município e os seus habitantes. Esta situação é insustentável, e a tutela tem que intervir para atender a esta situação.

Tendo em conta todas as matérias acima expostas, importa aqui sublinhar, tal como sublinha esta cidadã que nos contactou, que não é a qualquer título desejável que uma empresa privada de transportes públicos, recebendo apoios estatais pela prestação de um serviço público, venha tomar decisões desta natureza, totalmente desadequadas no espaço e no tempo, quando em termos de mobilidade os transportes públicos se revelam a cada dia essenciais à diminuição das assimetrias entre os concelhos da área metropolitana de Lisboa, servindo as populações locais com um mínimo de qualidade e permitindo deste modo às suas cidades crescer de forma sustentável.

Para além do papel que as autarquias locais têm naturalmente a desempenhar relativamente a toda esta problemática, no quadro das suas atribuições e competências próprias, a verdade é que existe, nesta matéria, a capacidade de intervenção das entidades com responsabilidade nesta matéria, mormente o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e em particular o IMTT/Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

É assim fundamental articular esforços conjuntos com a empresa TST no sentido de encontrar a forma mais adequada para repor a anterior situação de facto, mantendo as carreiras dos TST a operar em definitivo e de forma oficial, no terminal do Campo Grande, bem como (não menos importante) colocando ao serviço dos utentes e das populações uma carreira que garanta a ligação entre as freguesias do Concelho de Alcochete.

É vital que as entidades envolvidas respondam às necessidades das suas populações, de forma articulada com as políticas de mobilidade que pretendem fazer de Lisboa uma das grandes capitais da Europa, incluindo nesse crescimento sustentável os residentes que diariamente contribuem para o desenvolvimento e vivência dos municípios, quer pela via profissional quer pela via da educação, ou seja, os seus trabalhadores e os seus estudantes.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, perguntamos ao Governo, através do **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**, o seguinte:

1. Qual o acompanhamento e conhecimento que esta situação tem tido da parte do Governo, e em particular o IMTT/Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres?
2. Independentemente da acção que no futuro possa vir a ser realizada pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa em relação a matérias como esta, que medidas têm sido e/ou serão desenvolvidas nesta fase por parte do IMTT, no quadro das competências e atribuições que este organismo tem actualmente?

Assembleia da República, 18 de Novembro de 2009.

Os Deputados:

Bruno Dias

Francisco Lopes

Paula Santos