



## DEPUTADO ÚNICO

### Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.º Aprova o Orçamento do Estado para 2021

#### PROPOSTA DE ADITAMENTO

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Deputado único representante da Iniciativa Liberal apresenta a seguinte proposta de aditamento à Proposta de Lei n.º 61/XIV/2.º – Orçamento de Estado para 2021:

#### Título I

#### Disposições gerais

#### Capítulo IX

#### Outras disposições

#### Artigo 219.º - D (NOVO)

#### Operações de reprivatização e de alienação

O Governo deve, através do membro do Governo responsável pela área das finanças – com a faculdade de delegação – empenhar todos os esforços tendo em vista a liberalização da travessia do Tejo analisando a possível concessão baseada em resultados para o cliente e concessão baseada nos custos de operação ou a transferência para esfera privada da participação social do Estado nas empresas Transtejo – Transportes Tejo, S.A. e Soflusa – Sociedade Fluvial de Transportes S.A..

Nota justificativa: A operação das empresas Transtejo e Soflusa faz-se, historicamente, com um défice tarifário pesado para todos os portugueses, que perdem cerca de 15 milhões de euros por ano para a travessia de barcos entre Lisboa e a Margem Sul. Os primeiros contratos do serviço público (2012) definiram expectativas de ganhos de eficiência a implementar de 36%, as quais não foram concretizados pelas empresas; no conjunto, as duas empresas conseguiram implementar ganhos de eficiência de apenas 6%. O serviço oferecido aos passageiros é sofrível e não tem sido objeto de quaisquer melhorias centradas no cliente,

fundamentais para cativar cada vez mais pessoas para o transporte público. Além do investimento em novos navios, não se vislumbra qualquer plano do Estado e companhias em questão para reduzir custos para o contribuinte e melhorar o serviço oferecido ao cliente. A única forma convincente de atingir os objetivos de redução de custos e melhoria do serviço passa pela atribuição da operação ao sector privado. Uma transferência da operação para o sector privado corretamente implementada introduz incentivos à redução de custos e melhoria do serviço ao cliente, obtidas quer ao nível da eficiência operacional, quer na promoção da inovação e ajustamento contínuo às necessidades do cliente.

Em serviços em mercados não concorrenciais, como é frequentemente o caso do transporte público urbano, tais benefícios para o contribuinte e para o cliente podem ser explorados através de um modelo adequado de cedência da exploração do serviço a privados que tenha a capacidade de alinhar o interesse do operador privado com o interesse público, cumprindo devidamente as condições do respetivo contrato do serviço público.

No caso do transporte fluvial de passageiros, a detenção da sua operação pelo sector público é mesmo uma raridade estranha na Europa só explicável por um modelo corporativista agarrado ao Estado, tendo os países mais avançados neste sector (Dinamarca, Grécia, Suécia, Noruega, Escócia, Holanda) optado sistematicamente pela atribuição da exploração através de concursos públicos competitivos, em modelos de transferência semelhantes aos que são possíveis no transporte rodoviário e ferroviário, ou até mais abertos à concorrência que estes, graças às menores restrições à circulação impostas pela infraestrutura e da inexistência de efeitos de economias de rede neste serviço em particular.

Os ganhos desta reforma devem ser passados aos passageiros. Além da viabilização do aumento da oferta através da redução de custos, o modelo de transferência da operação a privados deve, tanto quanto possível, promover os benefícios da competição e da inovação. Dadas as circunstâncias muito particulares da travessia do Tejo, que são variáveis de linha para linha, a melhor decisão quanto ao modelo de transferência deverá basear-se no estudo da adequação de cada modelo às circunstâncias particulares de mercado de cada linha.

Para consolidação no âmbito da política de transportes da Autoridade Metropolitana de Lisboa, a administração e regulação do setor do transporte fluvial de passageiros, a transmissão da operação para o sector privado deve ser realizada a par da transferência do respetivo poder regulatório para a Autoridade Metropolitana de Lisboa.

Palácio de São Bento, 29 de outubro de 2020

O Deputado  
João Cotrim Figueiredo