



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Informação

Projetos de Resolução n.ºs 372/XIII/1.^a
(BE) e 402/XIII/1.^a (PCP)

Discussão ocorrida nos
termos do artigo 128.º
n.º 1 do RAR, em
reunião da Comissão de
6/7/2016

Epígrafe. Promove ações inspetivas para averiguar e garantir a qualidade do serviço de transporte público de passageiros prestado pela empresa Transportes Sul do Tejo (TST) Pela fiscalização e garantia do cumprimento das obrigações de prestação do serviço público por parte da empresa TST Transportes Sul do Tejo

1. Dezanove Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda e dez Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomaram a iniciativa de apresentar, respetivamente, os Projeto de Resolução (PJR) n.ºs 372/XIII/1.ª (BE) e 402/XIII/1.ª (PCP), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º (Poderes dos Deputados) da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º (Poderes dos Deputados) do Regimento da Assembleia da República (RAR).
2. As iniciativas deram entrada na Assembleia da República, respetivamente, a 9 e 30 de junho de 2016, tendo sido admitidas a 15 de junho e 1 de julho, datas nas quais baixaram à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.
3. Os Projeto de Resolução n.ºs 372/XIII/1.ª (BE) e 402/XIII/1.ª (PCP) foram objeto de discussão na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião de 6 de julho de 2016.
4. A discussão dos Projetos de Resolução (PJR) n.ºs 372/XIII/1.ª (BE) e 402/XIII/1.ª (PCP) ocorreu nos seguintes termos:

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) apresentou o Projeto de Resolução n.º 402/XIII/1.ª (PCP), afirmando que procurava dar voz e consequência ao sentido de descontentamento e revolta que muitos utentes da região de Setúbal transmitiam quanto à situação grave que se verificava naquela rede de serviço de transportes rodoviários, com redução significativa da oferta de transporte, alterações de horários, circulações suprimidas, horários que passaram a terminar mais cedo, a que acrescia o incumprimento dos horários estabelecidos. Como consequência, frisou, quando o autocarro não aparece, quem tem viatura própria deixa de utilizar o transporte público, com as respetivas implicações económicas e ambientais, quem não tem viatura própria fica numa situação mais grave. Considerou que esta situação estava ligada com um problema de falta de capacidade de resposta do ponto de vista operacional, ao nível da frota, da manutenção e da própria higiene do transporte. Informou que o seu partido falou com estruturas representativas dos trabalhadores, dos utentes, da defesa do ambiente e das autarquias e fez um ponto de situação preocupante.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Argumentou ainda que a lei do regime jurídico do serviço público veio piorar a situação, fragmentando a capacidade de resposta no que toca à inspeção e fiscalização, pois no que tocava à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, que faz o seguimento e instrução dos processos contraordenacionais na sequência de queixas dos utentes, até ao momento nada se sabia nesse domínio e que, por sua vez, a Área Metropolitana de Lisboa passou a ter competências de supervisão e coordenação mas não tem condições e meios para as exercer. Considerou que era grave as pessoas saberem que tinham pouco transporte mas era mais grave ainda esperarem por esse transporte e ele não aparecer. Concluiu afirmando que quando o transporte não passava não havia provas concretas de que não tinham passado carreiras mas havia provas concretas de que nesse dia não tinha havido procura, porque não havia validação de bilhetes e, daqui a algum tempo, alguém vai dizer que naquela linha há pouca procura.

De seguida, o Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) apresentou o projeto de resolução n.º 372/XIII/1.ª (BE), tendo referido que o BE acompanhava a situação havia algum tempo, desde que se tinha verificado a supressão de duas carreiras pelos TST. Referiu que a concessão de serviços rodoviários de transporte de passageiros obrigava ao cumprimento de determinado horário, de carreiras e de frequência de serviços e os TST decidiram unilateralmente deixar de prestar esse serviço quanto a essas carreiras. Considerou existir uma violação da lei por parte dos TST, no que tocava a essas duas carreiras e, de modo mais genérico, com a redução de frequências, com a redução de horários e a eliminação do serviço ao fim de semana, com uma degradação inaceitável do serviço por parte do operador. Destacou ainda a obrigação de o Instituto da Mobilidade e dos Transportes promover uma ação inspetiva global aos TST, para verificar se a concessão estava ou não a ser cumprida e, em caso negativo, ou os TST repõem o serviço nos termos contratualmente definidos ou as autarquias podem ter a prerrogativa de lançar uma nova concessão ou assumir esse serviço. Concluiu, reiterando os termos resolutivos do seu projeto de resolução.

Intervieram, em fase de discussão, os Senhores Deputados Pedro Mota Soares (CDS-PP), Hugo Costa (PS) e António Costa Silva (PSD).

O Senhor Deputado Pedro Mota Soares (CDS-PP) afirmou que o problema em discussão preocupava bastante o CDS-PP, que já tinha questionado o Ministro do Ambiente a este propósito. Referiu a gravidade da não realização de carreiras que

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

estão programadas e as consequências dessa atuação. Informou que a resposta do Governo tinha sido um pouco desresponsabilizadora do próprio Governo, ao dizer que remetia as queixas para a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e que só tinha recebido duas queixas. Na sequência desta resposta, informou, o CDS-PP questionou também a AMT. Concluiu afirmando que o seu grupo parlamentar não se iria opor aos dois projetos de resolução em apreciação.

Pelo Senhor Deputado Hugo Costa (PS) foi afirmado que todos os grupos parlamentares tinham sido alertados para algumas falhas graves no cumprimento do serviço público, nomeadamente para o não cumprimento de horários e para a má prestação do serviço. Referiu que a região tinha cerca de 1 milhão de pessoas, parte significativa das quais trabalhava fora da região, e que a imprevisibilidade do transporte colocava maior pressão sobre os eixos rodoviários da região. Defendeu que a AMT devia exercer o seu papel de fiscalizador e regulador e a Autoridade para as Condições do Trabalho deveria fiscalizar a situação dos trabalhadores e concluiu afirmando que o PS concordava com os projetos de resolução.

O Senhor Deputado António Costa Silva (PSD) afirmou que se estava perante um serviço público e todos pretendiam que o mesmo fosse cumprido. Fez referência às informações de algum incumprimento, que considerou importantíssimo para as populações. Concluiu defendendo que as entidades reguladoras deviam fazer com que estas entidades cumpram o contrato para o qual foram concessionadas.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) encerrou a discussão, referindo que havia pessoas que, ao regressar a casa, depois de uma deslocação longa, se deparavam com a falta de carreira ou com uma carreira única para fazer o circuito que era realizado durante o dia por várias carreiras, aumentando em muito o tempo de viagem. Referiu ainda o caso recente de o operador ter praticado horário de feriado no passado dia 13 de junho, por ser feriado em Lisboa, mas não o sendo na região a sul do Tejo. Concluiu, afirmando que se transformou um serviço público num negócio, o que depois levava a que houvesse zonas que ficavam sem transporte algum.

5. Realizada a sua discussão, remete-se esta Informação a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Assembleia da República, em 19 de julho de 2016

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(HÉLDER AMARAL)

