



Exma. Senhora
Dra. Marina Gonçalves
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário
de Estado dos Assuntos Parlamentares
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA
3106

SUA COMUNICAÇÃO DE
13/10/2017

NOSSA REFERÊNCIA

DATA

ASSUNTO: Pergunta n.º 99/XIII/3.ª de 13 de outubro de 2017

«Situação caótica no serviço de transportes da Soflusa por falta de barcos»

Carra Marina Gonçalves,

Em resposta à pergunta n.º 99/XIII/3.ª, de 13 de outubro de 2017, formulada pelas Senhoras Deputadas Joana Mortágua, Sandra Cunha e pelo Senhor Deputado e Heitor de Sousa, do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda (BE), encarrega-me o Senhor Ministro do Ambiente de transmitir o seguinte:

É reconhecido pelo Governo que a situação operacional da Transtejo e da Soflusa, por falta de investimento, foi-se degradando desde 2014, criando fortes constrangimentos operacionais às empresas e ao serviço por elas prestado, tendo este tema vindo a ser largamente discutido durante 2017.

Por essa razão, e por forma a inverter o ciclo de desinvestimento e a repor o nível de operacionalidade da frota das empresas, o Governo procedeu a um reforço orçamental em 2017, que permitia às empresas investir cerca de 10 milhões de euros na manutenção das respetivas frotas.

Com efeito, e apesar dos morosos procedimentos administrativos inerentes à aquisição dos serviços de manutenção em cumprimento do código da contratação pública, um terço da frota da Transtejo e dois terços da frota da Soflusa foram profundamente intervencionados em 2017, a fim de cumprir os requisitos legais de segurança dos passageiros.

Assim, no ano transato, foram submetidos a grandes intervenções e reentraram ao serviço os navios São Julião, Algés, São Jorge e o *ferrie* Lisbonense, na Transtejo e os navios Antero de Quental, Miguel Torga e Damião de Goes, na Soflusa. As intervenções foram realizadas de forma faseada, para minimizar o impacto no serviço prestado, mas dando cumprimento integral e escrupuloso às imposições legais e técnicas de docagem obrigatória das embarcações.



No entanto, face à vetustez dos navios e à grande rotatividade com que operam, têm sucedido, com frequência, avarias inesperadas, que colocam acrescidos constrangimentos às condições de operacionalidade da frota.

Com efeito, e prova da necessidade de manter o investimento na manutenção e renovação da frota, na semana de 9 a 13 de setembro, em consequência de dois navios estarem sem certificado de navegabilidade e o navio Damião de Góis estar ainda retido do estaleiro, a empresa só dispôs de quatro navios operacionais, não tendo sido possível assegurar a regularidade das carreiras na hora de ponta (entre as 5h30 e as 9h30).

Para minimizar esta situação, a empresa equacionou a possibilidade de contratar serviços alternativos, quer através da contratação de transportes rodoviários, quer através do direcionamento dos passageiros para o transporte de comboio, mas tal mostrou-se impraticável dada a indisponibilidade e incapacidade de um eventual acréscimo de transporte de passageiros destes operadores em hora de ponta.

Em alternativa, optou-se por sugerir aos passageiros do grupo TT/SL que optassem pontualmente por outras ligação fluviais, permitindo-lhes utilizar o mesmo passe da ligação Barreiro - Lisboa, isto é, sem custos acrescidos, tendo a Administração da Empresa apelado à compreensão dos passageiros, garantindo que tudo estava a fazer para minimizar os transtornos decorrentes da dificuldade em encontrar uma resposta imediata e eficaz.

No dia 11 de outubro, o navio Cesário Verde entrou ao serviço, passando a ligação fluvial Barreiro - Terreiro do Paço a operar com 5 navios, o que minimizou o impacto da diminuição do número de carreiras junto dos passageiros. No dia 12 de outubro, o navio Damião de Góis retomou a operação, após ter recebido o respetivo certificado de navegabilidade, e, na tarde de dia 13 de outubro, a circulação entre o Barreiro e o Terreiro do Paço retomou a normalidade, com a entrada em operação do navio Jorge de Sena, após a conclusão da inspeção subaquática.

Dando continuidade às ações e investimentos na reparação da frota de 2017, em 2018 a empresa continua o ciclo de grandes intervenções, bem como as normais atividades de manutenção programada.

Findas as grandes intervenções de 2017 (algumas delas só terminaram em 2018) e executadas as previstas para 2018, a normalidade da operação deverá estar reposta. Estas intervenções serão necessariamente executadas de forma faseada ao longo do ano, para minimizar o impacto no serviço prestado, mas dando cumprimento integral e escrupuloso às imposições legais e técnicas de docagem obrigatória das embarcações.

Apesar da elevada concentração de intervenções, em particular na 1.ª metade do ano de 2018, os números das supressões apurados no 1.º trimestre para a ligação ao Barreiro refletem já os esforços desenvolvidos



nos últimos meses, com uma redução das supressões em 55% face ao 1.º trimestre de 2017 (não tendo sido este o período em que se concentraram maiores constrangimentos nesta ligação).

Por forma a endereçar situações críticas como as que se verificaram em outubro de 2017, a empresa tem vindo a disponibilizar soluções alternativas, como a do transporte rodoviário, disponibilizando autocarros aos passageiros. Esta solução já foi aplicada 2 vezes durante o mês de março, tendo sido, em ambas as ocasiões, transportados cerca de 500 passageiros.

Já no caso da Transtejo, a elevada idade da frota, a intensidade da operação com elevado número de atracagens e o desinvestimento histórico, aumenta significativamente o índice de avarias e reduz a fiabilidade da frota, pelo que a solução preconizada passa pela renovação da frota.

O Governo continua a acompanhar de perto esta situação e a execução das ações e investimentos necessários à reposição da sustentabilidade e operacionalidade da frota junto da Soflusa e da Transtejo, estando empenhado em prosseguir a aposta na regularização, de forma sustentada, das condições de operação dos navios.

Com os melhores cumprimentos, *também pessoais*

A Chefe do Gabinete

Ana Cisa

BL/LF