

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1248/XII/4.^a

CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE FLUVIAL NO TEJO (TRANSTEJO E SOFLUSA)

Os transportes públicos são um serviço da maior importância social, ambiental, económica e territorial. Devem garantir o direito à mobilidade a todas as pessoas. São, ao mesmo tempo, um forte instrumento de política ambiental, ao reduzir a circulação automóvel e a emissão de CO₂.

Por outro lado, são fundamentais para promover a coesão territorial, a aproximação de freguesias e concelhos e populações. Por tudo isto, a sua importância socioeconómica é óbvia. Os transportes públicos são essenciais para o desenvolvimento do país.

O transporte fluvial do Tejo, que une as margens do rio, tem sido indispensável para a mobilidade urbana e interurbana. Desde 1975 que a Transtejo desempenha este papel, acrescentando meios à rede de transportes da área metropolitana de Lisboa e garantindo uma melhor mobilidade das populações.

Em 2013, a Transtejo e a Soflusa transportaram mais de 23 milhões de passageiros com as ligações fluviais Montijo-Terreiro do Paço, Seixal-Cais do Sodré, Cacilhas-Cais do Sodré, Trafaria - Porto Brandão - Belém e Barreiro - Terreiro do Paço, o que dá conta da importância deste transporte para a mobilidade urbana e intermunicipal.

Ainda assim, estes números reduziram-se nos últimos anos, fruto de desinvestimento, cortes e aumento das tarifas. Em 2010, por exemplo, a Transtejo e a Soflusa transportavam, em conjunto, quase 28 milhões de passageiros.

A quebra na procura acontece em simultâneo com a redução de frota e de trabalhadores nas empresas, com a supressão de barcos e redução de horários, com o aumento do tempo de viagem e com o aumento das tarifas.

A Transtejo e a Soflusa reduziram 50 trabalhadores desde 2010 e a Transtejo tem hoje uma frota operacional de 20 barcos quando em 2011 tinha 24 barcos ao serviço das suas operações comerciais.

A partir de 2012 procederam à supressão de várias viagens, reduzindo os horários e, em muitos casos, desencontrando-se com as necessidades das pessoas. Ainda a partir de 2012 e 2013, a Administração das empresas de transportes decidiu avançar com mais medidas de cortes: aumentaram o tempo de duração de viagem em algumas ligações.

Tudo isto ao mesmo tempo que o preço do transporte fluvial aumentava, e muito: desde 2011 até 2 de janeiro de 2014, o bilhete simples Montijo - Terreiro do Paço aumentou quase 8%; o bilhete Seixal - Cais do Sodré aumentou 9% e os bilhetes simples das ligações Cacilhas - Cais do Sodré e Trafaria - Porto Brandão - Belém aumentaram 10%.

Todas estas medidas de corte levaram à quebra na procura do transporte fluvial, mantendo-se ainda como absolutamente essencial à mobilidade na região, como provam os números de passageiros transportados.

O grande problema com que se deparam as empresas públicas de transportes como a Transtejo ou a Soflusa não é resolvido reduzindo trabalhadores, cortando ligações, reduzindo horários ou aumentando tarifas. Aliás, estas medidas só agudizam problemas, porque afastam as pessoas do transporte público.

O grande problema destas empresas tem a ver com o desinvestimento e a desorçamentação de que foram alvo nos últimos anos. O facto de não receberem as transferências do Estado a título de indemnizações compensatórias obrigaram-nas a endividar-se; assim como o facto de os governos não terem feito investimento nas mesmas, empurrando as empresas para a contração de empréstimos quando necessitavam de realizar melhorias.

Esses são os grandes problemas destas empresas de transportes: o desinvestimento e o endividamento a que os governos têm obrigado.

Sabe-se que o Governo quer concessionar as operações de transporte fluvial no rio Tejo a privados, à semelhança de muitos outros transportes públicos. No documento com o título 'Modelo de Abertura à Iniciativa Privada dos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros de Travessia do Rio Tejo em Modo Fluvial', o Governo assume essa intenção de privatização, dizendo que os principais objetivos são a redução dos encargos do Estado e assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público.

Diz ainda o mesmo documento que “a gestão do serviço público de transporte de passageiros apenas será entregue a operadores privados, no todo ou em parte, caso se observe uma forte evidência de que essa entrega significará uma melhoria no cumprimento dos objetivos acima mencionados”.

A realidade provou que, a prazo, esta é uma garantia vazia. Já é tempo de reconhecer e decidir que não só o Estado deve gerir setor estratégicos, como é mais racional que o faça.

Primeiro, porque a privatização/concessão não retirará encargos ao Estado, uma vez que já foi assumido (noutras concessões como a Carris, a STCP, o Metro do Porto ou o Metropolitano de Lisboa) que o Estado assumirá a chamada dívida histórica das empresas e transferirá para os privados apenas os resultados operacionais. Por outras palavras, o Estado assume as dívidas e aos privados são entregues as empresas 'limpas'.

Em segundo lugar, sabe-se que qualquer entrega a privado não assegurará nem a melhoria nem a manutenção da qualidade de operação do atual serviço público. Qualquer privado que queira apenas fazer destes transportes apenas uma fonte de lucro quererá continuar a degradação do serviço dos últimos anos: redução de horários, alargamento do tempo de viagens, redução de frota e trabalhadores... Aliás, isso é já uma realidade com o caderno de encargos para a subconcessão da STCP e do Metro do Porto: baixaram-se os padrões de qualidade da frota, permite-se a subcontratação massiva do serviço, permite-se a redução de 10% do serviço prestado nas atuais linhas da STCP, etc.

Assim, perante estes factos e perante a evidência de que apenas o serviço público pode garantir a necessidade das pessoas e apenas o investimento (e não a degradação) pode aumentar a procura por estes serviços, o Bloco de Esquerda quer o fim do processo de

privatização do transporte fluvial de passageiros realizado pela Transtejo e pela Soflusa e quer o investimento necessário nestas empresas para que a procura por este transporte volte a aumentar e supere os números que já foram conseguidos há 5 anos atrás.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo:

1. Rejeitar a privatização ou concessão do serviço público de transportes de passageiros da Transtejo e da Soflusa a um operador privado;
2. Investir nestas empresas, de forma a aumentar o número de passageiros transportados anualmente, invertendo a quebra de procura provocada pelo desinvestimento dos últimos anos.

Assembleia da República, 4 de fevereiro de 2015.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,