Assembleia da República
Gabinete do Presidente
N.º de Entrada 326735
Classificação
05 03 02
Data
09 9 11

PCP

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Por determinação de S.Ex.ª o Sr. à Ex.ª Secretária da Mesa
09.09.11

Expeça-se
Publique-se
14/09/2009
O Secretário da Mesa

[ ] **REQUERIMENTO** **Número** _____/ x (___ª)

[X] **PERGUNTA** **Número** 4063/ x (_4_ª)

Assunto: **Tentativa do Governo de prolongar à margem da lei a concessão a privados (Fertagus) da ferrovia Lisboa/Setúbal**

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

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República

Quando há mais de dez anos se concluiu a obra da ligação ferroviária da Ponte 25 de Abril, o então Governo PS decidiu entregar a exploração desta linha a uma empresa privada. Foi assim concretizado em 1997/98 o contrato de concessão com a empresa Fertagus, com o operador público CP a ser impedido de concorrer a esse serviço. Agora o Governo, a menos de 20 dias das eleições, decidiu encetar um processo negocial para o prolongamento do contrato de concessão com a referida empresa privada – quando a legislação em vigor já não o permite.

Foi publicado esta semana em Diário da República o Despacho n.º 20262/2009, através do qual o Governo nomeou uma comissão para negociar com a Fertagus a prorrogação do contrato de concessão em causa. Nesse mesmo Despacho, o Governo nomeia como coordenador da comissão o Senhor António Mendonça Mendes, Presidente da Concelhia de Almada do PS.

Nesse Despacho, o Governo invoca o Decreto-Lei n.º 141/2006, de 27 de Julho (que define o regime das parcerias público-privadas). Mas nada diz sobre o Decreto-Lei n.º 78/2005 de 13 de Abril, que aprova as bases revistas da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa – ou seja, a legislação que rege directa e especificamente este contrato com a Fertagus.

Acontece que este diploma (DL 78/2005), na Base III (Prazo da concessão), determina:

1 - O contrato de concessão vigora até 31 de Dezembro de 2010, podendo ser prorrogado por um período adicional de nove anos.

2 - A prorrogação a que alude o número anterior, sem prejuízo da necessidade de negociações com vista ao acerto das condições contratuais a vigorar durante o período adicional, ocorrerá se o concessionário demonstrar objectivamente que, durante tal período adicional, não haverá lugar a qualquer comparticipação financeira do Estado, seja qual for a sua forma ou natureza, e desde que, durante o período inicial, hajam sido cumpridos pelo concessionário os parâmetros destinados a avaliar a qualidade do serviço prestado pelo concessionário, a definir no contrato de concessão.

(...)

4 - As negociações a que alude o n.º 2 devem ter lugar entre 30 de Junho de 2008 e 30 de Junho de 2009.

Assim, nesta altura o Governo já não pode encetar um processo negocial que, a ter-se realizado, teria obrigatoriamente de estar concluído há mais de dois meses. Perante esta situação, o enquadramento legal em vigor desta concessão torna-se perfeitamente claro, confirmando e reforçando a perspectiva que tem sido evidente ao longo de anos: a ligação ferroviária Lisboa/Setúbal, pela Ponte 25 de Abril, deve ser integrada no serviço público prestado pela CP e dada por concluída a concessão à Fertagus no prazo previsto (31-12-2010).

Importa recordar que foi no início da Legislatura que agora termina (em 28-04-2005) que o Grupo Parlamentar do PCP apresentou o Projecto de Resolução n.º 25/X, propondo a renegociação do contrato de concessão da sociedade FERTAGUS. Com este Projecto de Resolução, o PCP apresentou então uma solução concreta para um problema concreto: pôr termo à inaceitável discriminação a que são sujeitos os utentes daquele serviço. Na votação desse Projecto do PCP, os Deputados do PS e do PSD colocaram-se lado a lado, votando contra esta proposta e inviabilizando-a.

Enquanto os utentes se confrontam com um serviço muito mais caro, com uma oferta de transporte muito aquém das necessidades e do que seria exigível, com um sistema tarifário que exclui à partida o passe social intermodal – enquanto tudo isto acontece, o Estado Português, apenas nos últimos cinco anos, pagou à Fertagus a quantia de quarenta e cinco milhões de euros (€45.062.183,00), só de verbas do Orçamento do Estado em "indemnizações compensatórias". A isto acresce o pagamento de € 102.821.638,00 (mais IVA), que foi autorizado pelo Governo na Resolução do Conselho de Ministros n.º 126/2005, de 8 de Agosto.

Está em causa actualmente uma diferença de tarifas, entre o operador privado Fertagus e o operador público CP, que salta à vista no quadro que se segue:

Estações (distância até Entrecampos)	Bilhete Simples	Assinatura de Linha	Preço por km (assinatura)
Pragal (10,9 km) - Fertagus	**1,65 €**	**33,95 €**	**3,11 €**
Queluz-Belas (10,8 km) - CP	1,20 €	21,50 €	1,99 €
Fogueteiro (21,3 km) -Fertagus	**2,65 €**	**56,45 €**	**2,65 €**
Alverca (22,6 km) - CP	1,70 €	35,45 €	1,48 €
Coina (26,4 km) - Fertagus	**2,95 €**	**66,25 €**	**2,50 €**
Sintra (26,1 km) - CP	1,70 €	35,45 €	1,35 €
Setúbal (52,6 km) - Fertagus	**4,05 €**	**106,00 €**	**2,02 €**
Azambuja (47,6 km) - CP	1,95 €	45,20 €	0,95 €

Fonte: informações das empresas CP e Fertagus na Internet

Para além desta gritante discriminação ao nível dos preços, estão em causa ainda situações graves como a falta de comboios ao serviço, a oferta de transporte profundamente insuficiente (com períodos do dia de apenas um comboio por hora), a descoordenação e desadequação – e nalguns casos, a inexistência – do serviço rodoviário complementar da SulFertagus. A experiência concreta está a confirmar todos os dias os prejuízos para o país que resultam destas políticas de entrega de serviços fundamentais para os grupos privados.

No debate do citado Projecto de Resolução do PCP na Assembleia da República, o PS tentou recorrer a uma mistificação, referindo a criação da Autoridade Metropolitana de Transportes e alegando ser essa a entidade responsável pela negociação com a empresa. Agora foi o próprio Governo que veio desmentir as fracas justificações do Grupo Parlamentar do PS, nomeando uma comissão de negociadores (directamente, e sem nenhuma intervenção da Autoridade Metropolitana de Transportes). No entanto, o Governo opta por uma decisão tomada fora dos prazos, à margem da lei e "dando a mão" à concessionária privada que já manifestou publicamente a intenção de explorar o transporte ferroviário na Terceira Travessia do Tejo Barreiro/Lisboa.

O PCP sempre sublinhou o papel indispensável do sector público – e do investimento e financiamento público – para a efectiva concretização de um serviço público de transporte colectivo, digno desse nome. Esta situação constitui mais um motivo que vem reforçar a necessidade de reconhecer a CP como operador público do transporte ferroviário e integrar esta linha na rede por si gerida e explorada.

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. Como explica o Governo que seja nomeada agora uma comissão negociadora com vista à continuidade do contrato de concessão da Fertagus, quando a legislação que a enquadra já não prevê que essa negociação tenha lugar?
2. Como explica o Governo que tenha sido nomeado para Coordenador dessa comissão o Presidente da Concelhia do PS de Almada?
3. Que remuneração está prevista para as funções da referida comissão e do seu coordenador?
4. Vai ou não o Governo revogar o citado Despacho e decidir finalmente a integração da linha e do serviço suburbano em causa – e respectivos trabalhadores – na operadora pública CP, a partir do final do prazo da concessão (31-12-2010)?

Assembleia da República, 11 de Setembro de 2009.

O Deputado:

Bruno Dias