



## Projeto de Resolução n.º 548/XV/1.<sup>a</sup>

Pela liberalização do serviço público de transporte fluvial na travessia do Tejo e cumprimento das obrigações do Estado

### Exposição de motivos

Durante o Processo Revolucionário em Curso (PREC), em 1975, e em consequência das profundas alterações políticas no nosso país, o Governo determinou a nacionalização do setor do transporte fluvial de passageiros e veículos na travessia do rio Tejo, procedendo à fusão das cinco empresas que exploravam esse serviço numa única empresa pública, a Transtejo E. P., por via do Decreto-Lei n.º 701-D/75, de 17 de dezembro. Mais tarde, em 1992, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 150/92, de 21 de julho, a Transtejo, integralmente detida pelo Estado português, foi transformada numa sociedade anónima que só em 2001 veio a adquirir a totalidade do capital social da Soflusa, empresa pública constituída com a finalidade de assegurar a exploração da ligação fluvial de Lisboa ao Barreiro, a qual havia sido concessionada anteriormente à CP - Caminhos de Ferro Portugueses.

Assim sendo, atualmente, a Transtejo e a Soflusa são duas empresas do Setor Empresarial do Estado, sendo esta última integralmente participada pela primeira, a qual detém o monopólio do serviço público de transporte fluvial de passageiros e veículos na travessia do rio Tejo, integrado no sistema global da Área Metropolitana de Lisboa. Neste momento, dispõem de 6 terminais e 3 estações, assegurando as ligações entre (i) Lisboa (Terreiro do Paço) e o Barreiro, (ii) Belém até à Trafaria e Porto Brandão e (iii) Lisboa (Cais do Sodré) a Cacilhas, Seixal e Montijo. Contudo, o monopólio da prestação deste serviço público resulta de uma mera opção política e estratégica do Estado português.

À luz do Direito da União Europeia aplicável, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23.10.2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, pode ser aplicado ao transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, por vontade dos Estados-Membros. Foi essa a vontade do Estado português, firmada nos dois contratos públicos mistos, de concessão e



prestação de serviços, por si celebrados com a Transtejo e com a Soflusa, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros (RJSPTP).

No entanto, as obrigações contratuais de serviço público resultantes desses contratos poderiam ter sido assumidas quer por empresas participadas e/ou integralmente detidas pelo Estado português, quer por empresas 100% privadas. Esta foi uma opção política do Estado português. Nada obrigava, em termos legais, à existência de um regime de exclusividade na prestação deste serviço público, com impacto na qualidade da sua prestação, na capacidade de resposta em tempo útil às necessidades dos utentes, bem como na valorização dos seus trabalhadores.

Conforme se ouve praticamente todas os dias na Comunicação Social, a prestação deste serviço público essencial manifestamente não funciona e enfrenta grandes problemas, com total prejuízo para os seus utentes, para os seus trabalhadores e, sobretudo, para o interesse público que deveria ser acautelado, concretamente prosseguido, e que justificou a celebração destes contratos públicos.

Para o Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal, uma demonstração clara desta realidade, sobretudo, das limitações provocadas pelo monopólio da prestação deste serviço, tem sido a conflitualidade laboral na Transtejo e da Soflusa, que tem conduzido a sucessivas greves, e atrasos na prestação deste serviço. A este panorama acresce uma crónica falta de investimento, que tem conduzido não só ao cancelamento de viagens como a supressões por falta de manutenção das infraestruturas e da frota marítima. Ao todo, só no ano de 2022, a Soflusa apresentou cerca de 9% de supressões e a Transtejo cerca de 8%, o equivalente a 1 mês de operações não realizadas.

Durante os últimos 8 anos, a prestação deste serviço público encontra-se marcada por uma sucessão de acidentes graves e disrupções dos mais variados tipos, que culminam na degradação progressiva e efetiva da qualidade da prestação deste serviço, sem quaisquer garantias de serviços básicos, como o acesso universal a casas-de-banho ou a bares/postos de refeição. Para além do mais, a este problema acresce a agravante de que, para muitos utentes, como é o caso dos utilizadores da travessia Barreiro - Terreiro do Paço, resta uma alternativa ferroviária - o comboio Fertagus - que se encontra distante do centro da cidade,



ou, como é mais comum, a travessia de carro, com as consequências que isso tem do ponto de vista ambiental na região. A situação acaba assim por se configurar incomportável para o quotidiano de dezenas de milhares de portugueses que necessitam de uma travessia fluvial funcional.

Para a Iniciativa Liberal, esta situação, fruto de mera opção política do Estado português, é lamentável, sendo ainda mais incompreensível a inação do Governo ao não adotar qualquer medida destinada a solucionar esta situação, acautelando o interesse dos utentes na prestação deste serviço.

Trata-se de uma atividade de gestão pública, sob a tutela do Ministério do Ambiente e da Ação Climática e do Ministério das Finanças que, apesar do financiamento ser constante e manter-se inalterado pelas interrupções e falhas na prestação de serviços, tem demonstrado várias fragilidades. Lembramos a recente polémica em torno da aquisição de baterias destinadas aos barcos elétricos adquiridos com o intuito de modernização da frota, a qual mereceu duras críticas por parte do Tribunal de Contas, que levantou dúvidas quanto à legalidade do processo de aquisição, e que conduziu à recusa de visto por parte desta instância, com fundamento nas causas de nulidade previstas em várias disposições do Código dos Contratos Públicos (CCP), sendo de destacar a alegada violação dos princípios da concorrência e da igualdade, previstos no n.º 1 do artigo 1.º-A do CCP, princípios estruturantes da contratação pública. Consequentemente, esta situação não só determinou o protelamento de um processo que já se encontra atrasado desde a sua origem, como a imediata demissão do Conselho de Administração da Transtejo e Soflusa, devendo ser extraídas as devidas consequências ao nível da responsabilidade financeira e criminal, se for esse o caso, e de eventuais restrições à concorrência.

A este cenário soma-se a displicência por parte do Governo enquanto responsável pela tutela financeira destas empresas, cujo único acionista é o Estado português, no cumprimento das obrigações formais a que se encontra vinculado, designadamente quanto à aprovação e divulgação dos relatórios de gestão, de contas, de demonstrações financeiras e de antiguidade de dívida da Transtejo relativos aos anos de 2019, 2020 e 2021. O incumprimento destas obrigações impede, neste momento, a consulta das informações de gestão e financeiras da empresa, as quais são indispensáveis para que os poderes públicos, os



contribuintes, os utentes e os fornecedores possam conhecer a realidade desta empresa pública e os eventuais riscos que esta possa representar para os mesmos. Esta conduta revela uma profunda irresponsabilidade, lesiva do próprio Estado e do interesse público, colocando os contribuintes e utentes deste serviço público numa situação de fragilidade, por não terem outra forma de se informar acerca da realidade desta empresa. Esta desresponsabilização da gestão pública, bem patente em vários setores do Estado, contraria frontalmente aquelas que devem ser as boas práticas de responsabilidade e governança no seio do setor empresarial do Estado, designadamente ao nível de uma gestão criteriosa e transparente.

Foram precisos vários anos para ficar demonstrado à sociedade que o modelo atual de prestação deste serviço público essencial, resultante de mera opção política do Estado, não funciona, enfrentando graves problemas que colocam todos os dias a garantia do serviço em risco, prejudicando os utentes e lesando os contribuintes. Há já vários anos que os portugueses pagam pelos ineficientes serviços prestados pela Transtejo e pela Soflusa, ineficiência que revela não só que o modelo atual frustra completamente a finalidade de satisfação do interesse público para o qual foi desenhado, como a incapacidade total do Governo para incentivar mais pessoas optar pelo não uso do automóvel a favor da utilização destes transportes públicos, promovendo, assim, comportamentos mais sustentáveis. A manutenção desta situação só agrava, ainda mais, a fatura pesada já paga pelos contribuintes.

Por todos os motivos expostos, a Iniciativa Liberal considera que o Governo continuará a ser irresponsável se se conformar com a manutenção desta situação. A Iniciativa Liberal apresenta ao Governo uma solução alternativa para os problemas em questão, e, como tal, recomenda ao Governo que reveja a opção política adotada em pleno PREC, bem como o modelo de prestação de serviço adotado.

Desde logo, a Iniciativa Liberal recomenda ao Governo que proceda à liberalização e abertura à concorrência deste segmento de mercado de prestação de serviços de transporte fluvial de passageiros, estudando o modelo adequado, designadamente a eventual separação das componentes e serviços de gestão das infraestruturas (portos e terminais), serviços de manutenção da frota marítima e prestação do serviço de transporte fluvial de passageiros e veículos no rio Tejo. No seguimento disso, a Iniciativa Liberal recomenda ao Governo que diligencie no sentido de promover a privatização da Transtejo e da Soflusa, lançando os



procedimentos concursais devidos para o efeito e equacione as alterações eventualmente necessárias aos contratos públicos mistos de concessão e prestação de serviço atualmente em vigor, celebrados em 2021 entre o Estado português e as empresas Transtejo e Soflusa, reavaliando, se necessário, as opções estratégicas neles constantes, cuja finalidade é a prossecução do interesse público.

Assim sendo, a Iniciativa Liberal recomenda a privatização da Transtejo e da Soflusa, já que estas empresas públicas não estão a conseguir assumir a responsabilidade de interesse público que lhes foi confiada, prestando um serviço público sem qualidade, pautando a sua organização e gestão interna por critérios pouco transparentes e rigorosos.

Neste sentido, a Iniciativa Liberal considera que não só a privatização destas empresas públicas, Transtejo e Soflusa, se apresenta como a única alternativa possível, permitindo colmatar quer a má gestão destas empresas, quer a má prestação deste serviço público, reduzindo os encargos que atualmente representam ao nível da dívida pública. Uma liberalização deste segmento de mercado à concorrência que assegure a competitividade entre operadores, independentemente de pertencerem ou não ao Estado, é indispensável para alcançar uma melhor e mais eficiente prestação deste serviço público, ao invés de prolongar uma situação de monopólio cuja ineficácia está por demais demonstrada. A Iniciativa Liberal não pretende, por isso, alterar a natureza pública deste serviço, apenas lembrar ao Governo que o mesmo pode ser prestado por operadores privados mais capacitados, à semelhança do que sucede noutros países europeus, e que tal depende exclusivamente da mera opção política do Estado português.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, o Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal apresenta o seguinte Projeto de Resolução:

### Resolução

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, a Assembleia da República delibera recomendar ao Governo que:



1. Cumpra as suas obrigações enquanto representante do único accionista (Estado) da empresa Transtejo, S. A., agilizando, nesse sentido, a aprovação e divulgação dos relatórios de gestão, relatórios de contas, relatórios de demonstrações financeiras e relatórios de antiguidade de dívida da empresa relativos aos anos de 2019, 2020 e 2021.
2. Aprofunde o processo de liberalização deste segmento de mercado, estudando o modelo adequado de concessão, tendo em consideração, designadamente, a eventual separação das componentes e serviços de gestão das infraestruturas (portos e terminais), serviços de manutenção da frota marítima e serviços de transporte fluvial de passageiros e veículos no rio Tejo.
3. Diligencie no sentido da realização das operações de privatização das empresas Transtejo, S. A., e Soflusa, S. A., de acordo com os procedimentos concursais previstos na Lei-Quadro das Privatizações.
4. Em conformidade, equacione todas as alterações eventualmente necessárias aos contratos públicos mistos de concessão e prestação de serviços públicos, celebrados em 2021 entre o Estado português e as empresas Transtejo, S. A., e Soflusa, S. A., reavaliando, se necessário, as opções estratégicas constantes desses instrumentos jurídicos, cuja finalidade é a melhor prossecução do interesse público.

Palácio de São Bento, 23 de março de 2023

Os Deputados da Iniciativa Liberal:

Bernardo Blanco

Carlos Guimarães Pinto

Carla Castro

Joana Cordeiro

João Cotrim Figueiredo

Patrícia Gilvaz

Rodrigo Saraiva



Rui Rocha