



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 402/XIII-1.^a

**Pela fiscalização e garantia do cumprimento das obrigações de prestação do serviço público
por parte da empresa TST Transportes Sul do Tejo**

Exposição de Motivos

O transporte público deve ser encarado como um fator de qualidade de vida, desenvolvimento sustentável, inclusão social, dinamização da atividade económica, gestão racional de recursos, promoção de emprego com direitos. Os transportes públicos têm um papel central para a vida das populações, assumindo uma importância evidente e incontornável, não só para as suas deslocações quotidianas para trabalhar ou estudar, como também para necessidades fundamentais como o acesso à saúde ou às atividades de lazer, cultura ou desporto.

Sendo essa realidade sentida de um modo geral em todas as regiões do País, é com particular expressão que se observa nas áreas metropolitanas, onde as deslocações pendulares entre a casa e o trabalho ou a escola assumem uma dimensão económica e social ainda mais crítica. Na Área Metropolitana de Lisboa, e concretamente na Península de Setúbal, tem vindo a acentuar-se a degradação da prestação de serviço público de transporte rodoviário a cargo da empresa TST Transportes Sul do Tejo, SA.

Ao longo dos últimos anos, foram aplicadas significativas alterações e reduções de trajetos e horários no transporte coletivo rodoviário prestado pela empresa. Verificou-se uma quebra da oferta sucessiva desde 2011, originando um forte impacto na redução da qualidade do serviço prestado por esta empresa à população, contribuindo deste modo para o afastamento cada vez maior entre os cidadãos e o transporte público, conduzindo-os para o transporte individual.

A redução da qualidade do serviço, bem como os aumentos de preços, associado ao elevado desemprego, originou nos últimos anos um afastamento de utentes do transporte público, traduzido na crescente redução da procura. Mas de facto, a diminuição da oferta era justificada com a diminuição da procura – originando todavia novas quebras de procura, num

ciclo vicioso que se tornou ainda mais grave com a falta de cumprimento desses horários ainda mais reduzidos.

Estas opções e medidas, levadas a cabo com a chancela do anterior governo PSD/CDS-PP, mereceram das populações uma forte rejeição e um conjunto vasto de iniciativas e tomadas de posição para contrariar tal estratégia de degradação do serviço público, denunciando os cortes de carreiras e circulações e afirmando a exigência da reposição dos serviços retirados. Destacou-se nessa intervenção a Plataforma Península de Setúbal em Defesa do Serviço Público de Transportes, dinamizada pelo movimento sindical, movimento dos utentes e autarquias locais da região, com as múltiplas iniciativas em torno da Carta Aberta ao Governo com o título “A mobilidade é um direito e uma necessidade das populações”.

No momento atual, os problemas identificados não estão resolvidos, antes pelo contrário. Para além da diminuição sistemática da oferta em quantidade e qualidade para as necessidades reais das populações em várias freguesias, passou a ser prática o não cumprimento de horários, sobretudo nas chamadas horas de ponta da manhã, e em particular dos concelhos de Almada e Seixal. Essa situação tem vindo a ser mais recentemente denunciada, ao longo de vários meses, por órgãos do poder local, por estruturas do movimento associativo (comissões de utentes, organizações de defesa do ambiente, associações de desenvolvimento local, etc.).

São inúmeras as queixas dos utentes dos Transportes Sul do Tejo, referindo-se a situações de incumprimento nos mais variados serviços. A título de exemplo, e por se tratar porventura dos mais representativos, referimos apenas alguns casos, mais frequentemente mencionados nos comentários em questão:

- Atrasos constantes nas ligações entre a Costa da Caparica e Cacilhas (124), Praça de Espanha (153) ou Praça do Areeiro (161), com tempos de espera que chegam a ser de quase uma hora e resultando – tal como nas outras carreiras – em acumulação de passageiros e autocarros sobrelotados, havendo muitos utentes que não chegam sequer a conseguir embarcar.
- Supressão sistemática de carreiras e incumprimento dos horários estabelecidos nas carreiras 107 Quinta do Brasileiro/Cacilhas, 149 Quinta da Princesa/Cacilhas, mas também nas carreiras entre Lisboa e Quinta do Brasileiro (162) ou Santa Marta (169).
- Incumprimento de horários e atrasos no serviço prestado pela carreira 123 da Quinta do Texugo ou 133 entre Lazarim e Cacilhas; atrasos no cumprimento dos horários das carreiras 126 e 127, para Marisol e Fonte da Telha; falhas da carreira 159, Marisol/Praça de Espanha.

- Aplicação de horários com critérios incompreensíveis, com particular destaque para o passado 13 de junho, dia em que, por ser feriado municipal em Lisboa, os autocarros da rede TST (isto é, nos concelhos de Almada, Seixal, etc.) circularam seguindo os horários em vigor aos sábados.

Apesar das inúmeras reclamações e propostas de correção de percursos e de horários mais adequados às necessidades dos utentes, continua a verificar-se uma prática lesiva do serviço público, com destaque para a completa falta de transporte a partir do início da noite para determinadas localidades. Aliás, permanecem localidades sem qualquer serviço de transporte regular de passageiros seja qual for a hora do dia, como é o caso de Bairro Alentejano, na Freguesia da Quinta do Anjo, Concelho de Palmela.

Acresce ainda o facto de, em determinadas localidades (como é exemplo a carreira 199 no Concelho do Seixal), existir no período noturno uma única carreira para fazer os circuitos que no período diurno são assegurados por várias carreiras, aumentando muitíssimo o tempo de deslocação exigido aos utentes. Na prática, poderia parecer um circuito turístico de tipo alternativo, mas quem utiliza o transporte público – seja no período noturno ou não – o que pretende é qualidade e eficácia. Não é desta forma que se promove a utilização de transporte público. Este é só mais um exemplo de como se obriga as populações a uma espécie de recolher obrigatório, como o PCP tem vindo a denunciar há anos.

Por outro lado, assiste-se a uma sistemática utilização de viaturas sem condições de conforto e segurança adequadas, em que as janelas não têm abertura e o ar condicionado não existe ou não funciona, em que os passageiros são submetidos a altas temperaturas, falta de ventilação e elevada exposição ao sol. E mantém-se sem solução a necessidade de colocação de horários nas vitrinas dos abrigos para passageiros.

É notório o desinvestimento e a degradação da qualidade da oferta e da capacidade de resposta deste serviço – e os próprios dados oficiais da empresa confirmam essa realidade. No Relatório e Contas de 2014 dos TST (último disponibilizado pela empresa), pode-se ler a seguinte afirmação: *«Após criteriosa análise à oferta de serviços, sustentada pelo sistema de bilhética sem contacto e na ferramenta de análise económica de carreiras de que a empresa dispõe, foi possível reduzir a oferta em dois milhões de quilómetros em 2014.»* O documento refere ainda *«a reestruturação operada ao nível da estrutura oficial bem como os benefícios obtidos com a concentração da manutenção em quatro unidades oficiais (em vez das anteriores 5 unidades)»*.

E realmente tem vindo a evidenciar-se uma situação grave no tocante às condições de operacionalidade das viaturas ao serviço. De acordo com o testemunho dos trabalhadores dos TST, a situação que se vive no Centro Operacional do Laranjeiro é de cerca de 70 autocarros imobilizados por dia, a que acrescem mais 10 a 12 desempanagens de autocarros que se avariam na rua em cada dia. Cerca de 25 motoristas por dia ficam na estação sem autocarro para trabalhar (a quem por essa razão a empresa ilegalmente não paga a componente salarial de agente único).

Na Direção Operacional de Setúbal, são cerca de vinte os carros imobilizados por dia, a que acrescem mais seis desempanagens por dia. Ficam sem carro para trabalhar uma média de oito motoristas (com as consequências também acima referidas) e consequentemente igual número de serviços planeados ficam por realizar, afetando dezenas de circulações. É este o contexto em que ocorrem as avarias, supressões, atrasos, com todos os transtornos para os utentes e populações.

Recordando a Carta Aberta, acima mencionada, da Plataforma Península de Setúbal em Defesa do Serviço Público de Transportes, importa citar um elemento incontornável que esta na origem desta situação: *«A privatização e a concessão de transportes públicos aos interesses privados, à empresa TST, resultante da privatização da ex-Rodoviária Nacional, ao grupo Arriva e ao grupo Barraqueiro nos casos da Fertagus e da Metro Transportes do Sul, têm resultado em fortes prejuízos para as populações, utentes, trabalhadores e para a economia nacional. Só os avultados apoios e encargos financeiros despendidos pelo Estado à generalidade destas empresas justificaria a sua passagem para o Sector Empresarial do Estado. Exemplo disso são: 14,4 milhões de euros, atribuídos à TST de (2007 a 2011), para exploração; 383 Milhões de euros, atribuídos à MTS, para construção e exploração; 105 Milhões de euros, atribuídos à Fertagus, só para exploração desde o seu início. Todas estas avultadas somas foram parar diretamente às mãos dos acionistas destes grupos económicos. Em sentido contrário, penalizam-se as empresas públicas de transportes, como é o caso da CP, Transtejo e Soflusa, que recebem verbas insuficientes para a exploração, para além da má gestão que vem sendo efetuada, tendo em vista a sua privatização/concessão.»*

Todo este quadro vem demonstrar a necessidade de uma mudança concreta de políticas para os transportes e mobilidade, bem como de medidas concretas que permitam criar condições para que a fiscalização e a garantia do cumprimento das obrigações inerentes ao serviço público de transportes sejam uma realidade efetiva e ponham termo finalmente aos problemas que estão a ser sentidos pelos utentes, trabalhadores e populações.

No entanto, também no plano legislativo e institucional o anterior governo PSD/CDS-PP deixou um quadro profundamente negativo neste sector. Desde logo com o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que fragilizou ainda mais e de forma grave a capacidade de fiscalização e controlo das autoridades sobre as empresas e a prestação do serviço por elas prestado.

Aliás, a lei em vigor determinou uma consideração formal de «autoridade» para os municípios, áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais, bem como as responsabilidades de financiamento, quer das compensações por serviço público; quer das despesas de investimento; quer das despesas com as autoridades de transportes. Foi a total pulverização da autoridade do estado e da administração pública para o sector, com a definição de centenas de autoridades de transportes, na esmagadora maioria dos casos sem a base técnica nem os meios nem a igualdade de condições na relação com os interesses privados e os grupos económicos.

Ou seja, primeiro desarticula-se e deixa-se em situação de rutura os serviços, ao nível do IMT; asfixia-se as autarquias, impõe-se condições insustentáveis para o próprio funcionamento das estruturas da administração central e local – e depois sacode-se as responsabilidades para as câmaras municipais, áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais, e salve-se quem puder. Foi este o modelo seguido de forma sistemática e deliberada, e é esse o modelo em relação ao qual se impõe uma rutura clara e concreta.

No caso vertente, e tendo em conta o Protocolo de Delegação de Competências acordado entre os Municípios e a Área Metropolitana de Lisboa, é para esta entidade que foram transferidas competências da extinta Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, bem como as que o referido Regime Jurídico veio atribuir às autarquias no âmbito local (isto é, para as carreiras que se realizam nos territórios concelhios). No entanto, a absoluta inexistência das condições e meios indispensáveis para que essas competências possam ser exercidas no terreno – de forma ainda mais gravosa do que no anterior quadro institucional – significa na prática uma situação de impunidade os sistemáticos incumprimentos.

Importa ainda referir que o quadro legal vigente a partir da publicação da Lei 52/2015, de 9 de junho, não permite as condições necessárias para que as novas autoridades de transportes, designadamente a AML, possam exigir ou incentivar de forma assertiva os operadores rodoviários a aumentarem em qualidade e quantidade os serviços públicos que prestam.

O PCP apresentou já o Projeto de Lei n.º 249/XIII, que pretende contribuir para uma abordagem global e sistematizada relativamente ao debate que importa fazer com urgência

para corrigir e alterar as normas em vigor deste Regime Jurídico e a forma como o mesmo é implementado no terreno.

Entretanto, no plano imediato, coloca-se a necessidade de tomar medidas concretas para criar as condições para uma supervisão e fiscalização efetiva por parte da entidade reguladora dos transportes, a AMT/Autoridade para a Mobilidade e Transportes, promovendo a complementaridade em vez da concorrência na base da sobreposição de linhas de diferentes operadores de transporte; melhorar a oferta do Transporte Público, através da reposição e reforço – e não da retirada e supressão – de carreiras e serviços, correspondendo assim às reais necessidades das populações.

As autoridades do Estado devem agir de forma integrada e complementar, visando a racionalização do sistema de Transporte Público e a respetiva otimização para defender de forma clara e inequívoca a garantia do Serviço Público de Transportes, e promover a necessária contratualização privilegiando o setor público para a sua concretização.

Nestes termos, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem a seguinte

Resolução

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, resolve pronunciar-se pela urgente necessidade das seguintes medidas:

1. A devida articulação e colaboração por parte da AMT/Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e do IMT/Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP, no sentido de uma resposta efetiva e coerente por parte das várias entidades competentes ao nível do Estado, bem como a melhoria da sua resposta aos utentes e às suas queixas e reclamações;
2. A dotação dos meios humanos, financeiros e técnicos necessários às autoridades competentes, designadamente a Área Metropolitana de Lisboa, promovendo as condições adequadas para exercer as competências e atribuições previstas na legislação, quanto à fiscalização, coordenação e supervisão e à garantia do cumprimento das obrigações de prestação do serviço de transporte público por parte da empresa TST Transportes Sul do Tejo;

3. O reforço da capacidade de resposta e da presença concreta no terreno da ACT/Autoridade para as Condições de Trabalho, com vista à intervenção eficaz e atempada, estando em causa o respeito e o cumprimento dos direitos dos trabalhadores, das condições de trabalho, higiene e segurança no sector.

Assembleia da República, 30 de junho de 2016

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; FRANCISCO LOPES; ANA MESQUITA; RITA RATO; ANA VIRGÍNIA PEREIRA; DIANA FERREIRA; PAULO SÁ; PAULA SANTOS; JORGE MACHADO