



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

**Exmo. Senhor**  
**Presidente da Comissão de Economia,**  
**Inovação e Obras Públicas**  
**Deputado Hélder Amaral**

Lisboa, 19 de Setembro de 2016

**Assunto: Audição do Ministro do Ambiente sobre a situação dos transportes públicos**

A situação nas empresas públicas de transportes tem-se degradado consideravelmente. Esta degradação é fruto da política imposta no anterior governo que colocou as empresas públicas a funcionar com um número de trabalhadores abaixo das necessidades mínimas operacionais, que congelou investimentos inadiáveis e impôs limitações ao funcionamento das empresas públicas destinadas a dificultar a sua capacidade de resposta operacional. A Assembleia da República e o atual Governo travaram os processos de fusão e privatização na STCP, Metropolitano de Lisboa, Carris, Transtejo e Soflusa, travando as PPP que estavam preparadas e iriam sorver recursos do Orçamento de Estado durante dezenas de anos. Mas impunham-se medidas urgentes que repusessem o número de trabalhadores, que libertassem verbas para as operações de manutenção do material circulante e da infraestrutura, que permitissem avançar com investimentos urgentes. Essas medidas não foram tomadas, e conseqüentemente a situação está a degradar-se brutalmente, podendo afirmar-se, sem qualquer tipo de alarmismos, que o sistema está à beira do colapso:

- A falta de maquinistas e de material circulante está a levar a supressões diárias na oferta de transporte no Metropolitano, ao mesmo tempo que a falta de motoristas na Carris e na STCP está a levar a centenas de serviços não realizados por dia;
- A falta de tripulações impõe o corte de carreiras fluviais na Transtejo e na Soflusa, que têm motivado as justas queixas dos utentes ao longo do tempo – pode-se destacar a situação verificada no início deste mês, com a supressão de ligações ao Barreiro em hora de ponta, e em praticamente todas as linhas fluviais;
- A falta de investimento na modernização da bilhética (necessidade detetada desde 2011) levou à atual ausência de bilhetes nas máquinas automáticas da AML, com as implicações evidentes que já se fazem sentir, e com o sistema a poder entrar em colapso se as medidas agora apontadas para a modernização sofrerem atrasos;
- As estações e interfaces estão a ficar ao abandono, por falta de trabalhadores, criando dificuldades aos utentes, gerando insegurança e facilitando a degradação dos espaços;
- Encontram-se já dezoito comboios do Metro de Lisboa e vários navios da Transtejo e da Soflusa, parados à espera que sejam compradas as peças para os poder reparar, com algum material a ser canibalizado para fornecer peças para os restantes, numa política de «poupanças» que sai cara hoje aos utentes e amanhã ao Estado, pois o material está a degradar-se a ritmos superiores ao normal exatamente por esta política;

- O adiamento do alargamento da Estação de Arroios está a impedir o funcionamento da Linha Verde a seis carruagens, criando constrangimentos brutais à operação, que poderia ser feita com quatro carruagens se não estivessem tantas para reparar – levando assim ao funcionamento com apenas três;
- O adiamento da resolução dos problemas de materiais e equipamentos (incluindo a esmeriladora) no Metropolitano e a falta de pessoal na manutenção de via está a levar a uma degradação da infraestrutura, com impactos no material circulante, nos utentes e na qualidade do serviço – bem como na acessibilidade às estações (elevadores, escadas e tapetes rolantes, etc.);
- Relativamente à expansão da rede Metro do Porto, o Ministro do Ambiente proferiu declarações que contradizem o projeto de resolução aprovado pela Assembleia da República e que prevê a expansão da rede até à Trofa, lançando dúvidas e justificada apreensão nas populações afetadas.

O Governo tem reconhecido estas insuficiências. Em Março, na inauguração da Estação da Reboleira, o primeiro-ministro chegou a anunciar a entrada de 30 maquinistas para o Metropolitano nos dias seguintes, o que acabou por ainda não acontecer até agora. Noutras ocasiões, o Governo invocou dificuldades orçamentais para satisfazer estas necessidades, sem no entanto explicar: (1) por que razões se têm suprido as brutais exigências financeiras destas empresas, mesmo as de duvidosa origem, mas não as suas necessidades operacionais e (2) o acréscimo de custos que estes adiamentos acabarão por implicar para o Orçamento de Estado.

Importa sublinhar que as questões que agora referimos não incluem os problemas (muitos e graves) sentidos pelos utentes e trabalhadores no transporte ferroviário, pela simples razão de que esse sector não está na tutela do Ministro do Ambiente – mas sim do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, que tem sido questionado e confrontado pelo PCP sobre essas matérias, inclusivamente na audição da passada semana, dia 14-09-2016. Torna-se urgente promover uma discussão neste âmbito, especificamente sobre a situação das empresas de transportes nas áreas metropolitanas. Tal como têm vindo a alertar os trabalhadores e utentes – que levam a cabo duas ações de luta esta semana, uma dos trabalhadores no dia 20 de Setembro e uma dos utentes e trabalhadores no dia 22 – a par de medidas estruturais que devem ser pensadas e tomadas (de que é exemplo o alargamento do Passe Social Intermodal e Andante) são necessárias medidas urgentes que reponham os níveis de resposta operacional.

**Assim, o Grupo Parlamentar do PCP vem requerer a audição do Ministro do Ambiente na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.**

O Deputado,

(Bruno Dias)