

# MOBILIDADE

No Distrito de Setúbal

MOÇÃO  
DE  
ESTRATÉGIA  
SECTORIAL



## **Moção setorial JP – Transportes no Distrito de Setúbal**

### **Introdução**

O tempo presente é um período de desafios a todos os níveis. A pandemia do COVID-19, que surgiu em força na Europa em março de 2020, não só veio a reforçar as enormes deficiências do Serviço Nacional de Saúde (SNS) mas também revelar a completa impreparação em que os órgãos governativos se encontravam aquando do surgimento da 1.ª vaga. Se foi aí possível limitar o número de vítimas mortais a pouco mais de 1 centena e impedir o colapso do SNS, é certo que se originou uma crise económica e social sem precedentes (com queda de PIB equivalente a 10%), que, ao se conjugar com uma 2.ª vaga, se tornará um dos maiores desafios do século.

Nos 4 anos de geringonça em vez de se apostar numa estratégia de crescimento da riqueza e apoio ao investimento, distribuíram-se recursos inexistentes, e desperdiçou-se um período de crescimento económico mundial que dificilmente se repetirá. Se países existem que acumularam recursos suficientes e possuem margem de manobra para investirem nas suas economias, Portugal não é o caso. Se urgia encontrar um novo modelo económico para o país, assente no investimento privado, na desburocratização da economia e na redução do peso do estado, o governo prepara-se para repetir os mesmos erros. O plano Costa e Silva é claro nas suas opções: posicionar o Estado como locomotiva da recuperação económica, desde a expansão de um Estado Social insustentável até aos clássicos investimentos públicos em infraestruturas de duvidosa rentabilidade. A alienação do setor privado, tirando os grupos económicos mais poderosos e ligados ao regime, tem vindo a ser a constante dos últimos decénios, sempre com resultados no mínimo medíocres.

Os desafios que se impõem a todo o território nacional envolvem uma miríade de setores, mas sem dúvida um dos mais fulcrais é o dos transportes. Se por um lado a redução dos preços dos passes aumentou em muito a procura por transportes públicos, o surgimento desta epidemia voltou a remeter muitos portugueses para o transporte privado, ou por medo de contágio ou pelos novos modelos de teletrabalho não compensarem o investimento. Sendo o distrito de Setúbal, em especial a sua península, um dos mais populosos do país, com um intenso movimento pendular entre as duas margens do Tejo, é particularmente premente nesta região implementar uma política de transportes eficazes. Desafios como a redução do risco de contágio nos transportes coletivos, a liberalização do transporte ferroviário e a valorização do porto de Sines como porta de entrada no continente europeu são fatores essenciais ter em consideração, não só na redução dos efeitos da pandemia como na revitalização da economia, favorecendo o transporte quer de passageiros quer de mercadorias. Esta moção tem então como objetivo apresentar o estado de situação no distrito de Setúbal e algumas propostas de forma a reformar este setor. Se esta região, persistentemente ignorada no quadro dos fundos comunitários e cada vez mais pobre (55% de poder de compra em comparação com a média europeia, a mais baixa a nível nacional), dinamizar e libertar o seu verdadeiro potencial, Portugal terá bem mais condições para mudar o seu rumo e o seu futuro.

## **Transportes no Distrito - Estado de Situação**

O distrito de Setúbal tem a particularidade de possuir uma enorme rede de transportes públicos que compreende transporte rodoviário (TST e Transportes coletivos do barreiro), fluviais (Transtejo e Softlusa), ferroviário ligeiro (MST, metro de superfície) e ferroviário (CP – Fertagus). Antes da pandemia entrar no nosso país, a JP distrital esforçou-se para evitar a saída da Fertagus do distrito (com a sua conseqüente substituição pela CP e todas as suas deficiências), os previstas cortes nos horários dos transportes fluviais assim como uma melhor integração entre os horários dos diferentes serviços. Agora impõe-se não só continuar a defender estas políticas, mas também que o sistema se torne mais sustentável e seguro nestas novas circunstâncias.

### **Transporte Fluvial**

Na moção setorial apresentada no anterior congresso, já as nossas concelhias ribeirinhas, representando 6% da população portuguesa, referiam a crescente degradação desse serviço público. 18 milhões de passageiros foram transportados em 2018, número que aumentou significativamente para 19 milhões até ao início da pandemia, devido à redução do preço dos passes. Apesar desta maior procura, a empresa pouco se desenvolveu desde esse ano, onde não só apenas 55% da frota estava operacional e 2500 reclamações foram apresentadas, como a constante críspação entre a gestão e os trabalhadores originou greves frequentes. A implementação de um passe único para a Área metropolitana de Lisboa levou a um substancial aumento da utilização deste meio de transporte, no entanto, o surgimento da pandemia levou a cortes dos 45% no número de passageiros. Para fazer frente a esta situação, estas empresas permitem apenas que os seus navios operem com  $\frac{2}{3}$  de ocupação, conta o número de passageiros em cada embarcação assim como vende máscaras, gel e luvas em todos os cais. Para além destas medidas, a limpeza foi reforçada assim como as casas de banho e bares dos cacilheiros foram encerrados (o que já originou reclamações dos funcionários que trabalham nestes bares). De facto, a adaptação à pandemia foi bem realizada, mas as mesmas questões do passado se mantêm. Foi aberto há poucos meses um novo concurso para as tão badaladas 10 novas embarcações (elétricas desta vez) por 50 milhões, cujas primeiras devem chegar em 2022, mas já o anterior concurso tinha sido impugnado e sabemos como estes se atrasam ou misteriosamente desaparecem do espaço mediático... Uma das grandes modificações que nos motiva é a assinatura (finalmente) de um contrato de serviço público entre o Estado e a Transtejo, garantindo a entrada de 75 milhões de euros para a empresa, fulcrais para a sua atividade e entrando em vigor em 2021. Por 5 anos, ficam assim estabelecidas a forma como os serviços são prestados e a forma como as obrigações impostas são financeiramente compensadas.

Alguns passos têm sido dados para favorecer a saúde financeira deste serviço, mas muitos destes apenas permitem manter à tona um serviço há muito deficitário, que obriga as populações a aguentarem todo um rol de problemas.

Aguentam os passageiros, que não tendo outro meio de transporte, se sujeitam ao incumprimento sistemático de horários, prejudicando as suas vidas profissionais, académicas e pessoais.

Aguentam os trabalhadores, que são obrigados a trabalhar em condições difíceis, com transportes envelhecidos ou com avarias recorrentes, tendo ocorrido já avarias e acidentes com passageiros, nos últimos anos

Aguentam as autarquias da margem sul, que não podem protestar em demasia porque o Governo é do mesmo partido que o executivo camarário ou é por ele apoiado, iludindo os municípios com promessas de intervenção vazias.

E aguentará a Juventude Popular destes concelhos que continuará a trabalhar pela melhoria destas condições.

### **Transporte Ferroviário (MST, CP e Fertagus)**

O transporte ferroviário é também um dos mais importantes meios de transporte com que os habitantes do nosso distrito se deslocam para Lisboa. Esses 2 serviços ferroviários pesados (Fertagus e CP) e um ligeiro (MST - Metro Sul do Tejo) transportam anualmente muitas dezenas de milhões de passageiros apesar de com o surgimento da pandemia, esse número tenha decrescido em 66, 60 e 63% respetivamente. A Fertagus é um dos melhores exemplos de uma parceria público-privada (PPP) que existe no nosso país. Esta empresa, que está associada também a um serviço de autocarros (Sulfertagus) não só garante, salvo raras exceções, o cumprimento dos seus horários, aliada a uma manutenção regular dos seus comboios. Os equipamentos não têm problemas, os horários estão cumpridos e os seus clientes estão satisfeitos. A rede de transportes adaptou-se bem às mudanças impostas pela pandemia, mantendo os horários pré-pandémicos. Desta forma, os 24 milhões de passageiros (2019) que anualmente se deslocam entre Lisboa e Setúbal podem continuar a fazê-lo com conforto e segurança.

Por outro lado, a MST não tem sido um caso tão bem-sucedido. De facto, é um meio de transporte que permite a conexão entre diferentes modalidades (comboio, autocarro e barco) e permite o transporte de 15.6 milhões de pessoas no concelho de Almada, com horários regulares e cumprindo os critérios de segurança exigidos pelos tempos que vivemos. No entanto, é um investimento que desde a sua criação apresentou prejuízo ao Estado português (150 milhões de euros entre 2005-2015) e cujo contrato de parceria obriga a compensações anuais da ordem dos milhões de euros devido à diferença entre a procura esperada e a real (em 2017 foi de 8 milhões). Para além disso, a insegurança que muitos utentes vivem a partir de horas mais tardias é notório. Se a isto se juntar o desejo de muitos autarcas de expandir o metro aos concelhos limítrofes com pressupostos de procura errados apenas se pode pressupor um maior aumento da despesa atingir um verdadeiro serviço às populações.

## **Serviço Rodoviário**

O setor rodoviário é um setor que neste momento está em completa reestruturação, sendo difícil prever quais as suas consequências. neste ano de 2020, a Área Metropolitana de Lisboa lançou um concurso para a aquisição de serviço público de transporte rodoviário de passageiros para os seus 2.8 milhões de habitantes, dividindo-se em 4 áreas geográficas, para os próximos 7 anos. Em Setembro deste ano foram conhecidos os resultados e para nosso agrado o monopólio da companhia TST, que abarcava toda a Península de Setúbal, foi quebrado. Esta passará apenas a operar nos concelhos de Almada, Seixal e Almada enquanto os outros ficam à guarda a Nex Continental, uma nova operadora na região. O contrato com estas companhias, que entrará em vigor em finais de 2021, levará a um aumento em mais de 40% (e mais 60 novas linhas) na oferta rodoviária em comparação com os valores pré-pandémicos assim como passarão a circular sob marca única. O facto de ter havido competição entre diferentes empresas, algumas até de cariz internacional, torna-nos confiantes em relação ao futuro do nosso distrito. Se a situação anterior era caracterizada por atrasos, supressões e avarias constantes (vários subscritores assistiram a autocarros que se incendiaram) por um operador que detinha o monopólio, esperamos que a situação vindoura corrija muitas das assimetrias detetadas. De lamentar, no entanto, que o novo concurso mantenha o regime de monopólio, apesar de mais circunscrito. Acreditamos que a eliminação da concorrência após finalizado o concurso apenas promove a falta de inovação assim como favorece a degradação do serviço á medida que o tempo passe.

O caso dos Transportes Coletivos do Barreiro é diferente na medida em que é uma empresa municipal que abarca apenas o concelho do barreiro. Esta empresa possuía uma frota extremamente envelhecida (dos 40 autocarros que possuíam 12 foram para a sucata) e os problemas que possui equiparavam-se ou até era mais graves do que as verificadas na TST, fruto do ainda menor grau de investimento por parte da câmara municipal do barreiro. Num caso raro, o governo central e a autarquia compraram 60 novos autocarros movidos a gás natural, num esforço de renovação e descarbonização da frota. Apesar desta excelente notícia as trapalhadas socialistas do costume continuam como o facto de os autocarros abastecerem 2 vezes por dia na Bobadela (a 45 km de distância) devido à falta de certificação do posto de combustível local...

## **As Nossas Propostas**

Após esta análise geral dos meios de transporte presentes no distrito de Setúbal, não só se descortina a enorme variedade de opções disponíveis ao comum dos cidadãos para se deslocar, mas também os desafios associados a esta realidade. Reconhecemos que este é um grande privilégio da nossa região, mas que, apesar de tudo, muitas melhorias podem ser feitas, com benefícios para aqueles que aqui residem permanentemente, mas também para todos os nossos concidadãos que estudam na nossa zona.

Aliado a tudo isto, é preciso pensar a mobilidade como um todo. A mobilidade não pode ser encarada caso a caso, transporte a transporte ou concelho a concelho. Toda a Área Metropolitana de Lisboa (AML) deve ser envolvida num processo de padronização de procedimentos e horários, de modo a evitar gastos desnecessários e esperas prolongadas por parte dos utentes.

A par desta maior integração entre os diversos serviços, cremos que há oportunidades para melhorar cada um destes individualmente assim como há espaço de manobra para que cada um deles ganhe quota de mercado. Se o governo teve de gastar 15 milhões de euros este ano a transportadores turísticos para reforçar a oferta de transporte e anualmente outros milhões são gastos a tapar buracos financeiros é porque o nosso sistema não está de todo o mais saudável. O Plano Costa e Silva, no que se refere no investimento público em infraestruturas de transporte, infelizmente, foca-se quase na exclusividade na zona da Grande Lisboa e Grande Porto, passando apenas ao de leve pela expansão do MST, precisamente a rede de metro de superfície que desde a sua fundação apenas ofereceu prejuízo. Se o governo socialista apenas compreende o investimento público como grandes obras megalómanas, nós, na Juventude Popular, compreendemos a importância do setor privado enquanto agente de criação de riqueza, inovação e que muitas vezes lidera pelo seu exemplo. O caso da Fertagus é paradigmático.

As propostas que apresentamos para lidar com o transporte fluvial baseiam-se precisamente nesse exemplo. Muitos foram aqueles que, do Barreiro, Seixal e Almada, já abdicaram do transporte fluvial e apostaram no transporte ferroviário. No entanto, a solução não pode passar por trocar um serviço pelo outro. O Estado, como único responsável pela Transtejo e Soflusa, deve garantir um serviço público de qualidade também neste sector e não o tratar como parente pobre da mobilidade. Apoiamos assim uma alteração do contrato de serviço público e a abertura de um concurso para a concessão das empresas Transtejo e Soflusa, à imagem do que acontece na Fertagus.

Neste concurso de concessão, os candidatos devem comprometer-se à renovação total da frota que efetua a ligação entre Almada e Lisboa, que é o caso mais preocupante bem como uma manutenção e renovação das licenças de navegabilidade de todos os navios que garantem as restantes ligações. Este contrato de concessão teria de garantir, igualmente, a abertura de novos horários, noturnos, ao fim de semana, algo que tem vindo a ser reivindicado pela população jovem destes concelhos há vários anos. A renegociação do contrato PPP com a MST, como ocorreu com a Fertagus, deve também ocorrer para se terminar as transferências anuais do Orçamento de Estado para esta empresa. Não somos, de todo, apologistas da nacionalização dos prejuízos e da privatização dos lucros.

Vemos com agrado o mais concorrido concurso relativo ao transporte rodoviário e, tendo em conta estas recentes alterações do setor, apenas o tempo dirá se os problemas acima mencionados serão resolvidos. No entanto, reforçamos a ideia de que reduzir monopólios a áreas mais circunscritas nunca é a solução ideal.

A CP, que presta um valioso serviço às populações não só no que se refere à linha do Sado (Moita e Barreiro) como à linha do Sul (que abarca os nossos concelhos do Alentejo Litoral), tema apresentado nos últimos anos um maior dinamismo quer por uma nova gestão quer pela força política que o atual ministro das infraestruturas possui na orgânica do governo (Pedro Nuno Santos), no entanto, não podemos ignorar o facto de esta empresa ter défices crónicos no que se refere ao seu material circulante assim como não estar de todo preparada para um setor ferroviário liberalizado como existe agora na União Europeia. Esta empresa necessita de largas injeções de capital que o estado não tem. Tendo em conta que CP é uma instituição nacional e não apenas local, gostaríamos aqui de defender 2 reivindicações para as nossas populações alentejanas: o retorno do transporte de passageiros a Sines e a reativação da variante de Alcácer. Estes são 2 casos em que a rede ferroviária existente não só existe como é utilizada para serviço de mercadorias. Não nos faz sentido que a localidade adjacente a um dos mais importantes portos de Europa não possui qualquer transporte de passageiros quando já o teve quando era bem menos relevante. Não nos podemos também resignar ao fecho de mais estações em regiões de baixa densidade que apenas reforçam a saída das populações e os ciclos de pobreza.

Propomos, por isso, que a Juventude Popular crie um grupo de trabalho, com representantes das estruturas concelhias e distritais da AML, bem como um representante da Comissão Política Nacional, responsável por questões de mobilidade, que analise o problema e apresente um conjunto de propostas junto dos órgãos próprios para melhorar a mobilidade e acessibilidade desta fatia considerável da população portuguesa. Este tipo de investigação e apresentação de propostas deverá, numa fase seguinte, estender-se às restantes zonas do país.

A mobilidade e a coesão territorial devem ser prioridades para a década.