

Comissão Especializada Permanente

Transportes e Mobilidade

6ª Comissão

ATA N.º 34/XIII-4º/2024-25

1 - Aos vinte e quatro dias do mês de Fevereiro do ano de dois mil e vinte e cinco, pelas 15H00, na Sede da Transtejo/Soflusa, sitas no Terminal Fluvial do Cais do Sodré, realizou-se a trigésima quarta reunião da Comissão Especializada Permanente de Transportes e Mobilidade.

2 - Verificou-se a presença dos seguintes eleitos:

- Luís Palma, José Rocha, Paulo Viegas, Pedro Pereira, Ivo Almeida, Bruno Dias, Sónia Silva, Nuno Mendes, António Maco. Beatriz Ferreira.

Em representação da administração da Transtejo/Soflusa, estiveram presentes a Dra Margarida e a Dra Alexandra.

O presidente Luís Palma iniciou a reunião expressando seu agradecimento à administração da empresa pela disponibilidade em se reunir com a 6ª comissão. Em seguida, fez uma breve introdução sobre o propósito da reunião, destacando questões que no seu ponto de vista são fundamentais e que precisam ser abordadas. Entre elas, salientou a importância de percebermos qual a evolução relativamente à nova frota se estão garantidas as condições adequadas de navegabilidade, que permitam uma operacionalização eficiente.

Lembrou ainda que os utilizadores do transporte público fluvial exigem respostas, já que as queixas são frequentes e persistem ao longo do tempo.

Nesse contexto, Luís Palma, referindo-se à frota actual, sublinhou a insuficiência de navios em condições adequadas para realizar os trajetos fluviais. Por esse motivo, solicitou um ponto de situação sobre a realidade atual, com particular enfoque nas perspectivas para a operacionalização eficaz dos novos navios. Além disso, questionou sobre a fusão das duas empresas, Transtejo e Soflusa, se essa mudança foi bem recebida pelos trabalhadores e normalizada de forma satisfatória.

A presidente da administração, Dra. Alexandra Ferreira, solicita a palavra para apresentar um conjunto de informações em resposta às questões levantadas pelo presidente da comissão. Inicia a sua intervenção esclarecendo alguns pontos sobre a fusão das empresas, destacando que, quando assumiram o cargo em abril de 2023, o projeto já estava preparado, e o processo de fusão estava amadurecido. Isso possibilitou a sua concretização num prazo relativamente curto.

Com a conclusão do processo de fusão em abril de 2024, e apesar de algumas diferenças operacionais, tem funcionado de maneira satisfatória. Esta fusão simplifica os processos administrativos, com melhorias significativas na operacionalização da frota.

Relativamente ao ponto de situação da nova frota, informa os membros da comissão sobre a chegada de mais um dos novos navios, totalizando seis entregues até à data. Desses, três estão operacionais, um encontra-se em reparação devido a danos causados por um acidente, e dois estão em docagem obrigatória por questões relacionadas com garantias.

No que diz respeito às estações de carga, as localizações de Seixal e Cais do Sodré já se encontram em pleno funcionamento. No Montijo, estão a ser finalizadas as alterações para garantir o funcionamento completo da estação. As dificuldades observadas nos processos de carregamento dos navios têm origem em questões técnicas, as quais estão a ser resolvidas, como ocorreu com a atualização das antenas para

5G. Espera-se
que, durante o mês de março, as condições estejam totalmente ajustadas, permitindo o funcionamento normal dos novos navios.

Relativamente a Cacilhas, as intervenções necessárias para o pleno funcionamento exigem alterações nas estruturas existentes, não foi ainda iniciado devido à falta de instalações alternativas para o clube náutico. O clube continua a exercer a sua atividade no espaço destinado ao terminal fluvial. Cabe à Câmara Municipal de Almada, em articulação com o clube, encontrar um novo local para a mudança do clube náutico. Enquanto a situação não for resolvida, a estrutura atual não pode ser intervencionada.

O deputado Pedro Pereira, ao iniciar sua participação no debate, solicitou esclarecimentos à administração da Transtejo acerca do ajuste direto no valor de vinte mil euros, celebrado com o escritório de advocacia Rebelo de Sousa, para prestação de apoio jurídico. Em seguida, elencou outras questões: que explicação para que passado todo este tempo, apenas seis navios terem sido entregues; o que são os kits de teste; se a velocidade mais reduzida dos novos navios em relação aos atuais, pode causar atrasos ou será compensado de alguma forma; e conclui, questionando se existe formação adequada para agir em caso de incêndio, que no seu ponto de vista, têm características específicas que exigem formação para o efeito.

A Dra. Alexandra, em representação da administração da Transtejo, deu seguimento às respostas às questões colocadas, focando os vários pontos. Relativamente ao ajuste direto com a firma de advogados, explicou que o contrato foi celebrado pela administração anterior, devido à necessidade de apoio na implementação da nova frota de navios. Reconheceu os atrasos no avanço do projeto, justificando-os com o facto de se tratar de uma iniciativa inovadora. Quanto à Doca Treze,
onde estão localizadas as oficinas de manutenção da Transtejo, a responsável afirmou que a área tem sido gerida por várias entidades ao longo do tempo. A empresa paga uma renda através de um contrato de cedência, que, no entanto, não permite a construção de novas infraestruturas. Como alternativa, foram construídas instalações amovíveis, com condições dignas para os trabalhadores.

Relativamente aos kits de teste, esclareceu que se tratam de um conjunto de testes realizados nos navios quando estes chegam, ainda sob bandeira espanhola e sob a inteira responsabilidade da empresa construtora. Só após essa fase, com um contrato de posse provisório, é que os navios são entregues à Transtejo, e se iniciam as viagens experimentais com passageiros, por agora, apenas entre Seixal e Cais do Sodré. A responsável acrescentou que, até ao momento, estão formadas 23 tripulações, pendente apenas a formação das tripulações para a ligação da Trafaria. A formação inclui conteúdos de segurança, nomeadamente ao nível de combate a incêndios.

Continuando, a responsável esclareceu que, ao assumirem a gestão da empresa, a administração se viu obrigada a reajustar a oferta de serviços, devido à frota insuficiente e à falta de investimento, além da morosidade dos processos de descativação, que têm dificultado a prestação do serviço.

No que diz respeito à frota atual, afirmou que há navios que não são recuperáveis, e os restantes necessitam de docagem a cada dois anos, com um custo de cerca de 300 mil

euros. Destacou que é impossível operar exclusivamente com os navios elétricos, pois, em caso de avaria imprevista de algum navio, não há capacidade para substituí-lo. Essa insuficiência dificulta a capacidade de resposta adequada aos serviços prestados.

No uso da palavra, o deputado Bruno Dias inicia sua intervenção abordando um ponto que considera central: o funcionamento da linha do Seixal, com foco no funcionamento misto de navios elétricos e catamarãs.

Relativamente à frota atual, a principal questão levantada é: temos barcos suficientes? quais são os navios que estão a ser preparados para retomar o serviço?

O deputado destaca, em particular, o caso do Dafundo, questionando se este navio teria condições para retomar os serviços, assim como o Seixalense e o Sintrense.

Solicita além disso, informações sobre os oito navios que estão previstos para abate,

Refere-se em seguida ao contrato de serviço público, que termina em 2025.

expressa sua preocupação relativamente à melhoria da oferta, em termos de horários e eficiência. Isso porque, muitos passageiros, devido à falta de lugar, têm que aguardar um novo barco na estação.

Algo que não ocorria anteriormente, quando, durante as horas de ponta, o intervalo entre as carreiras era de sete minutos, conclui, questionando se, tendo em conta a confirmação de dois cais de embarque, não deveria ser equacionada a possibilidade de retornar a esse horário, perante a necessidade de melhorar a oferta, que não será possível apenas com a introdução dos novos navios elétricos tal como já foi dito.

A Dra. Margarida intervém uma resposta inicial referindo-se em concreto à questão relacionada com os barcos destinados ao abate devido a falta de condições para prestar serviços. Quatro desses barcos foram, de facto, abatidos, enquanto os outros foram vendidos para o setor do turismo, e um deles cedido à Carris Tour.

acrescenta que o barco São Jorge foi alienado por não reunir as condições necessárias para circular com passageiros. O Madragoa é irrecuperável e o custo da reparação do Campolide, demasiado elevado.

Prosseguindo por parte da administração a Dra Alexandra, relativamente à questão colocada sobre o contrato serviço público, diz que a Transtejo tem enorme potencial salientando a fusão e o investimento na frota de navios eléctricos, retomando a questão dos barcos destinados a abater, acrescenta ao que já foi dito, que os navios a abater não estavam operacionais há mais de três anos, à excepção do Campolide com custos que não justificam a reparação, tal como esclarecido pela Dra Margarida

segundo na resposta às questões colocadas, diz a responsável que a empresa continua a recrutar trabalhadores e, embora reconheça as dificuldades na contratação de maquinistas, diz que estão a conseguir.

No Barreiro, reconhece a necessidade de reforçar a oferta, é preciso frota e infraestruturas para conseguir responder, no caso dos pontões, diz que, de modo geral, apresentavam deficiências, acrescentando que são precisos mais. Cada pontão tem um custo aproximado de um milhão de euros.

Para concluir, a administração reforça que este é o caminho a seguir, a tutela tem colaborado, o reforço do investimento é fundamental para o reforço da oferta.

Numa breve intervenção, o deputado António Maco questiona se existe algum estudo sobre a viabilidade de uma futura ligação ao Parque das Nações.

Em resposta, a Dra. Alexandra esclarece que essa ligação existiu durante a Expo, e também já foi considerada a possibilidade de uma ligação entre Montijo e Oriente. destaca como grande obstáculo à partida, o custo das dragagens, estimado em cerca de cinco milhões de euros, além dos custos associados à criação e adaptação das infraestruturas necessárias.

Também numa breve intervenção, o deputado Paulo Viegas referindo-se às instalações da Transtejo em Cacilhas, questiona sobre quem é na realidade o proprietário

Em resposta à questão colocada pelo deputado, diz que a área de implementação do Terminal são da APL, as infraestruturas são da Transtejo.

O deputado Nuno Mendes questiona a administração sobre a previsão de pleno funcionamento dos dez novos navios.

por parte da administração a resposta de que terão os dez navios ainda este ano, trabalhando para agilizar o processo que permita o funcionamento pleno, as baterias têm garantia de sete anos, a tecnologia vai evoluindo, nos últimos dois anos a capacidade de carga melhorou substancialmente,

O deputado José Rocha começa por dizer na sua intervenção, que tendo em conta a dimensão e a morosidade da necessária intervenção nas infraestruturas onde será instalado o novo terminal fluvial, a solução para o funcionamento pleno do terminal de Cacilhas não se afigura fácil, pelo menos a curto prazo, portanto a questão a colocar é: que perspectivas de novas instalações para a mudança do clube náutico a curto prazo.

Respondendo à questão, a Dra Alexandra diz que estão trabalhar em articulação com a autarquia e outras entidades a tentar encontrar solução.

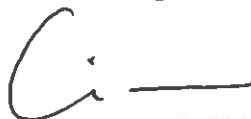
A deputada Sónia Silva intervém para questionar se foi considerada a componente fotovoltaica.

A Dra Alexandra respondendo à questão, diz não existirem neste momento projectos nesse sentido, reafirmando que a Transtejo tem potencial, é uma empresa com cinquenta anos, com um universo de quinhentas pessoas, o investimento de cem milhões de euros na nova frota é o maior até á data, que tem naturalmente preocupações com as questões ambientais, optando, quando possível também outro tipo de energias alternativas.

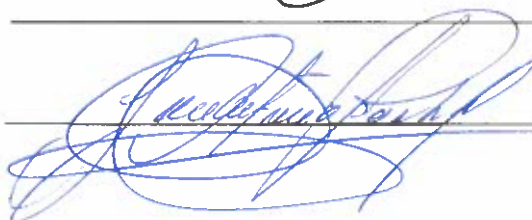
O presidente da comissão Luís Palma dá por encerrada a reunião.

A presente Ata foi aprovada por unanimidade dos Deputados/as Municipais da Comissão

O Presidente da Comissão

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'C' followed by a horizontal line.

O Secretário da Comissão

A handwritten signature in blue ink, featuring a large, stylized 'S' and 'P'.

