



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Proposta de Lei n.º 109/XV/2.ª

Aprova o Orçamento do Estado para 2024

Proposta de Aditamento

TÍTULO I

Disposições gerais

CAPÍTULO IX

Outras disposições

Artigo 121.º-A

Operador público nacional de transporte rodoviário

O Governo inicia em 2024 o processo de constituição da empresa operadora de transporte rodoviário de passageiros, com estatuto de entidade pública empresarial e de âmbito nacional.

Assembleia da República, 14 de novembro de 2023

Os Deputados,

Duarte Alves, Bruno Dias, Paula Santos, Alma Rivera, Alfredo Maia, João Dias

Nota Justificativa:

A situação que se vive na generalidade das regiões de Norte a Sul do país, em matéria de transportes públicos, é de uma carência inaceitável. A falta de transportes significa um sacrifício permanente das populações, dos trabalhadores, das crianças e jovens – desde logo no seu direito à mobilidade, como condição básica para as múltiplas vertentes da vida quotidiana: não só do trabalho, ou do estudo, mas do acesso à saúde, à cultura e ao desporto, ao lazer e convívio familiar, etc.

Para milhares de aldeias e vilas do território nacional, a falta de transportes públicos representa uma expressão particularmente gravosa das políticas de abandono destes territórios por parte de sucessivos governos, não só das regiões do interior, mas também dos chamados “territórios de baixa densidade”, em zonas litorais ou mesmo na proximidade de centros urbanos.

Depois do encerramento de escolas, serviços de saúde, estações de correios, tribunais, de extinções de freguesias, etc., em que as populações foram confrontadas com deslocações de dezenas de quilómetros para aceder a esses serviços públicos, a pura e simples inexistência de transporte público veio agravar a situação a um ponto inaceitável.

A Rodoviária Nacional foi no Portugal Democrático um garante de mobilidade às populações, fator de coesão territorial e ligação diária de territórios rurais e urbanos, servindo as regiões de norte a sul, em articulação com os restantes modos de transporte, particularmente a ferrovia e o transporte fluvial. O processo que levou à sua segmentação, privatização e desmantelamento, entre 1990 e 1995, na governação PSD/Cavaco Silva, foi uma opção criminosa que se traduziu no encerramento de milhares de carreiras e ligações de transporte, na destruição de postos de trabalho, na degradação da mobilidade das populações, com consequências graves na indústria nacional, desde logo na incorporação nacional no fabrico e manutenção do material de transporte usado no sector.

O país ficou refém de um oligopólio, assente em dois grupos económicos privados, com ligações a multinacionais (francesa e alemã), colocando o transporte público, fator estratégico de soberania e desenvolvimento e elemento decisivo da vida das populações, no fundamental nas mãos dessas multinacionais.

O processo de liberalização e contratualização, se trouxe novas multinacionais a atuar em Portugal, implicou essencialmente uma ainda maior pulverização da oferta, degradou condições de trabalho, e fez crescer os custos para as autarquias e para o Estado. Multiplicam-se as operações de chantagem de operadores privados sobre as entidades públicas exigindo maiores apoios para não abandonarem o serviço às populações. O aumento muito significativo das despesas públicas não trouxe o correspondente aumento da oferta devido às ineficiências do modelo neoliberal.