

João Miguel Fernandes Rebelo

BI

Exmo Sra Presidente da Assembleia da Republica

Exmo Sra Presidente da Assembleia da Republica, solicito aditamento deste texto à petição N° 166/XI/2.

O passivo das empresas públicas são cerca de 10% do PIB, os capitais próprios de algumas empresas publicas, principalmente as dos transportes, são um abismos. O deficit passou para 8,6% do PIB, quando o governo foi obrigado a incorporar os prejuízos de algumas destas empresas.

Há várias coisas que ninguém pode dizer o contrário sem mentir, é impossível estas empresas chegarem a este estado caótico sem actos de gestão danosa, que a situação das empresas públicas não têm um impacto negativo tanto na economia, como nos impostos que os Portugueses pagam, de salientar que as empresas tem tido ao longo das últimas duas décadas bastantes injeções de capital (dinheiro em saco roto).

Todos sabem, todos têm consciência da gestão danosa de algumas empresas públicas, quer pelos relatórios do tribunal de contas, quer por algumas noticias (cujo anexo algumas), mas todos têm enterrado a cabeça na areia e vivido como se esta situação não fosse uma cruz para todos os Portugueses. É altura de alguém dizer basta, de alguém dizer que o povo Português que carrega esta cruz tem o direito de saber as causas que levaram a esta situação, e que a Assembleia da Republica tem a responsabilidade moral e legal de através de uma comissão de inquérito apurar todas as causas que levaram estas empresas as esta situação, sejam elas causas de gestão danosa ou outra.

Se a maior parte dos actos de gestão danosa destas empresa é impossível de observar por um mero de utilizador dos serviços desta empresas, outros saltam à vista de todos. Por exemplo:

1) Na CP linhas de Sintra:

- 1) a oferta de comboios de Sintra para Lisboa é de 10 em 10 minutos, na hora de ponta, quando um comboio chega ao Rossio passado 2 ou 3 minutos sai em direcção a Sintra o comboio que chegou anteriormente. Bastava que a viagem entre Sintra demorasse menos 3 ou 4 minutos, para permitir que o comboio que chega fosse o mesmo que parte a seguir, permitindo assim que para a mesma oferta de comboios fossem necessárias metade das composições, permitindo uma significativa poupança nos custos de exploração. Esta péssima gestão provavelmente acontece noutras linhas.
- 2) Não pondo em causa que nos dias "cinzentos" são necessárias as luzes do interior das carruagens acesas durante o dia, é incompreensível como é que em dias de um sol fabuloso este andam com as luzes interiores acesas. Cada carruagem tem cerca de 32 lâmpadas, cada uma consome 32W, cada comboio tem 8 carruagens, o que dá um total de 8Kw/hora por cada comboio, se considerarmos que estão, dependendo se é no verão ou inverno, 10 horas indevidamente acesas, o custo é de 1600€/dia por cada 100 comboios (calculado a 0,2€ Kw/h).
- 3) Como utente da CP, em 90% das viagens que faço, e são pelo menos duas por dia, não sou fiscalizado no titulo de transporte, apesar de todos terem um revisor, segundo dizem as noticias pagos a peso de ouro. Quando se sai nas estações, é que se vê a quantidade de passageiros que viajam sem titulo de transporte e que força as cancelas para sair, o clima de impunidade para quem circula se titulo de transporte é total, assim como para os

revisores que não fazem o seu trabalho, apesar da CP ser a empresa que mais chefias tem. Ao contrário dos passageiros da Fertagus, que quando chegam a Corroios e não têm título de transporte não saem sem a respectiva multa.

- 4) No que diz respeito a obras, à mais de uma década que a linha de Sintra anda a quadruplicar a linha, passando a ter duas linhas para circular em do Rossio para Sintra e duas da linha de cintura para Meleças, o projecto foi tão bem feito que as duas linhas que estão ao centro em Campolide estão nas extremidades no Cacém. Vamos ter a capacidade de circulação diminuída e em muito em relação as possibilidades de 4 linhas, uma vez que os comboios vão ter que cruzar as linhas em todas as viagens. É preciso perguntar frontalmente, este erro completamente estúpido é para quê? Para haver uma rectificação ao projecto e alguém arrecadar milhões com as tão conhecidas derrapagens das obras públicas?
 - 5) É preciso encontrar formas de diminuir os custos operacionais, além do exposto anteriormente deixo aqui uma sugestão que pode não só diminuir os prejuízos da CP, como criar emprego e melhorar a balança comercial do país. Um comboio em movimento cria uma energia eólica brutal que é totalmente desperdiçada. A CP deveria de pedir um estudo a uma universidade pública, sobre a viabilidade de desenvolverem um gerador eólico para colocação em cima de cada carruagem, injectando a energia eléctrica produzida na rede. Sendo que devido à altura entre a parte superior da carruagem e a cantonária, a captação da energia eólica não seria por pás de hélice mas por turbina. Além da poupança em energia eléctrica por parte da CP, uma vez que nem toda a energia produzida em Portugal é não poluente, haveria menos poluição, como entre 20 a 30% da energia eléctrica consumida no país é importada, a balança comercial melhorava, para além da criação de emprego para a sua construção e possíveis exportações dos geradores.
- 2) No metropolitano de Lisboa temos a mesma situação em relação aos títulos de transporte.

É preciso, antes que seja tarde de mais, porque razão o povo Português vais ser roubado entre 10 e 20% do capital da TAP, quando este for privatizado, conforme noticia em anexo. Os pilotos concordam que tais regalias inviabilizam a empresa, mas enquanto a empresa é do estado, como o estado quando não tem dinheiro chama o FMI, acham que têm direito a elas. Se tais regalias inviabilizam uma empresa, seja o accionista o estado ou outro, não é um acto de gestão danosa? Esta situação para mim ainda consegue ser a mais escandalosa de todas.

Todos temos consciência que este aumento dos transportes públicos é tratar um cancro com uma Aspirina, enquanto não forem resolvidos os problemas de gestão danosa, sempre foi e será dinheiro em saco roto.

Uma vez que na nota de admissibilidade da petição a comissão parlamentar diz não ter poderes para solicitar uma investigação. Uma vez que os cidadãos merecem o respeito de saber quais as razões que levaram estas empresas a este estado financeiro e económico, e a Assembleia da Republica tem a responsabilidade moral e Constitucional de averiguar e esclarecer os cidadãos quando estes carregam esta cruz, uma vez que tem impacto nas contas do estado, na economia do país e na degradação da vida de todos os Portugueses, solicito à Assembleia da Republica que seja criada uma comissão de inquérito, que apure todas as causas que levaram estas empresas a esta situação, sejam elas de causas de gestão danosa ou outras e que no final, conforme o entender da comissão de inquérito, que envie ou não ao Ministério Público as suas conclusões.

Rio de Mouro, 9 de Agosto de 2011

O peticionário

João Rebelo

- ↳ [Quem Somos](#)
- ↳ [Contactos](#)
- ↳ [Sugerir notícia](#)
- ↳ [Escrever Artigo](#)

Pesquisa...

Pesquisar

- ↳ [Início](#)
- ↳ [Assembleia](#)
- ↳ [Economia](#)
- ↳ [Eleições](#)
- ↳ [Governo](#)
- ↳ [Internacional](#)
- ↳ [Partidos](#)
- ↳ [Presidência](#)
- ↳ [RSS Feed](#)
- ↳ [Twitter](#)
- ↳ [Facebook](#)

Escandalosos prejuízos de empresas públicas

Por
[Luís Torres](#)
- 9 de Abril de 2011

O buraco financeiro criado pelos prejuízos das empresas públicas já ascende a 14 886 milhões de euros. O "Expresso" apurou que cada português terá de pagar 1400 euros para liquidar a dívida.



O escândalo deste prejuízo é que as vinte empresas públicas que apresentamos em seguida têm administradores que, juntos, reúnem despesas salariais de 3.706.630,00 euros com uma média de prémios de 926.657,50 euros, totalizando 4.633.287,50 euros.

TAP - Fernando Pinto - 420.000,00 euros

CGD - Faria de Oliveira - 371.000,00 euros

PT - Henrique Granadeiro - 365.000,00 euros

RTP - Guilherme Costa - 250.040,00 euros

Banco de Portugal - Vítor Constâncio - 249.448,00 euros

- ↳ [Destques](#)
- ↳ [Últimos](#)
- ↳ [Comentários](#)
- ↳ [Tags](#)
- ↳  [O que a Troika quer fazer e o que Portugal não deve deixar](#)
24 Abril 2011 01:25 | [1](#)
[Comentário](#)
- ↳  [Campanha das legislativas vai custar dez milhões](#)
23 Abril 2011 12:10 | [1](#)
[Comentário](#)
- ↳  [Sondagem Eurosondagem | Eleições Legislativas 2011](#)
22 Abril 2011 14:44 | [5](#)
[Comentários](#)
- ↳  [Sondagem Marktest | Eleições Legislativas 2011](#)
22 Abril 2011 14:44 | [2](#)
[Comentários](#)
- ↳  [Debates televisivos Eleições Legislativas 2011](#)
19 Abril 2011 22:01 | [1](#)
[Comentário](#)
- ↳  [Entrevista a José Sócrates](#)
28 Abril 2011 01:10 | [Sem](#)
[Comentários](#)
- ↳  [Portugal tem o](#)

Mais Lidas

Banca



Conjuntura



Reportagem



Login Password Register Recover password

ETV

Publicidade

2010

Prejuízo de cinco empresas públicas de transporte agrava-se em 220 milhões

Económico com Lusa 07/06/11 07:20

O prejuízo das empresas públicas de transportes Refer, Metro do Porto, CP, Carris e STCP atingiu os 773,4 milhões de euros no ano passado.

Segundo os cálculos da agência Lusa feitos a partir dos relatórios e contas divulgados pelas cinco empresas, a CP foi a transportadora que registou um maior agravamento dos prejuízos em 2010.

A transportadora ferroviária encerrou o ano com um resultado líquido negativo de 195,1 milhões de euros, um valor que compara com os 72,8 milhões de euros de prejuízo registados no ano anterior.

A Refer, gestora da infra-estrutura ferroviária, agravou o prejuízo de 120,5 milhões de euros para 146,5 milhões de euros em 2010.

A norte, o Metro do Porto agravou o prejuízo em 57,9 milhões de euros de 2009 para 2010, para 251,7 milhões de euros.

No transporte rodoviário, o prejuízo da Carris subiu de 41,5 milhões de euros em 2009 para 42,2 milhões de euros em 2010.

Já a Sociedade dos Transportes Coletivos do Porto (STCP) também agravou o prejuízo, que aumentou de 21,4 milhões de euros em 2009 para 37,9 milhões de euros no ano passado.

Feitas as contas, os prejuízos das cinco empresas de transportes ascenderam a 773,4 milhões de euros, o que traduz uma subida de 220,4 milhões de euros, em relação aos resultados líquidos negativos de 553 milhões de euros registados em 2009.

No âmbito das empresas públicas de transportes, falta ainda conhecer os resultados líquidos de 2010 do Metropolitano de Lisboa e grupo Transtejo (que inclui a Soflusa), que ainda não foram divulgados.

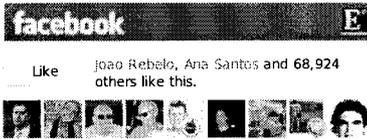
Refer, Metropolitano de Lisboa e Metro do Porto foram incluídos nas contas para o défice orçamental de 2010, depois de uma visita do Eurostat nos dias 17 e 18 de Janeiro deste ano.

O défice acabou por ser revisto em alta para 14.911,6 milhões de euros, ou 8,6 por cento do Produto Interno Bruto (PIB), devido à incorporação de mais 3.043 milhões de euros das empresas de transporte Refer, Metropolitano de Lisboa e Metro do Porto, do BPN e da execução de garantias do BPP.

Assim, 793 milhões de euros foram incorporados devido às contas da três empresas públicas de transportes, 1.800 milhões de euros surgem devido ao BPN, e 450 milhões de euros da execução das garantias dadas pelo Estado ao empréstimo pedido pelo BPP.



A CP foi a transportadora que registou um maior agravamento dos prejuízos em 2010.



IG MARKETS Abre a tua conta

Última Hora

06:12 Bolsas europeias recuperam de minicrash, PSI 20 sobe 1%

07:57 Trichet: "Estamos no mercado secundário"

07:40 Medo de recessão atrai ouro para novo recorde

07:40 Polícia com dificuldades em conter violência e pilhagens em Londres

07:18 Petróleo derrapa 5% e fica abaixo dos 100 dólares

05:26 Onda de violência alastra a Liverpool

05:19 Cameron interrompe férias por causa dos motins

03:57 Suicídio não é opção

06:45 Chefias na Função Pública vão ter mandato alargado a 5 anos

00:05 A crise é uma escola na Irlanda

Economia

PSI20 RENOVAVE 3,893 -2,358% GALP ENERGIA 12,200 -6,008% J.MARTINS 11,655 -1,433% MOTA ENGL 1,130 -2,562% PORTUCEL 1,790 -2,22

RSS da Economia

Subida de receitas e redução de custos melhoram contas operacionais Prejuízos da Metro de Lisboa agravam-se para 151,4 milhões de euros

14.06.2011 - 18:19 Por Raquel Almeida Correia

26 de 30 notícias em Economia < anterior seguinte >

A transportadora pública, que revelou hoje alguns dos indicadores financeiros do exercício de 2010, transportou 183 milhões de passageiros no ano passado.



Empresa transportou 183 milhões de passageiros em 2010 (Foto: Pedro Cunha)

0
Tweet
26
Share
1773 leitores
24 comentários

FUNCIONALIDADES

- Diminuir Aumentar
- Comentar Imprimir
- Enviar Config
- Feedback Partilhar

VIDEO

URL DESTA NOTÍCIA

http://publico.pt/1498709

COMENTÁRIO + VOTADO

São os «amigos»...

Poupem nos «gestores».

Spitzer

16.06.2011 10:23

Apesar de uma melhoria no resultado operacional e no Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciações e amortizações), o resultado líquido da Metro de Lisboa agravou-se no ano passado. Em 2010, a transportadora pública teve um prejuízo de 151,4 milhões de euros, o que significou uma derrapagem de 1,9 por cento face ao ano anterior.

Num comunicado enviado às redacções, a empresa, que não disponibilizou ainda o relatório e contas de 2010, avança alguns indicadores financeiros do exercício, destacando o facto de ter melhorado o resultado operacional, que atingiu os 55,5 milhões de euros negativos, contra os 57,1 milhões de 2009.

Em termos de Ebitda também houve uma melhoria, ao passar de 24,3 milhões de euros negativos para 23,1 milhões, em 2010, refere a Metro de Lisboa, acrescentando que "o ganho operacional alcançado resultou da evolução das receitas de tráfego e da redução dos custos operacionais", imposta pelo Orçamento do Estado.

Em termos de passageiros, a transportadora registou um acréscimo de 3,4 por cento, tendo transportado aproximadamente 183 milhões de clientes. "Tendo transportado cerca de 500 mil passageiros por dia em 2010, o Metro assume-se como um meio de transporte público sustentável, que presta um serviço público de elevada qualidade e é um elemento central no eixo da mobilidade da região de Lisboa", conclui.

O PÚBLICO questionou a empresa sobre o facto de o relatório e contas do ano passado ainda não estar disponível, não sendo possível, por isso, aceder a informação relacionada com outros indicadores, como os custos operacionais e os níveis de endividamento. Fonte oficial da transportadora garantiu que o relatório será publicado "no final deste mês".

Corrigir Provedor do Leitor Feedback Diminuir Aumentar

Comentários 1 a 10 de 24

Escrever Comentário

1 2 3

Escrever Comentário

Critérios para a publicação de comentários

Votar 0 votos



André Peres Dias · 14.06.2011 21:03 Via Facebook
24 horas

Se tivessem tido o metro a funcionar 24 horas, na noite de Santo António se calhar o prejuízo era menor... (quem diz noite de santo António diz todos os sábados)

Este comentário tem 0 respostas Responder a este comentário

Bolsa

09-08 - 8:02

Índice	Cotação	Variação
PSI-20	6031,01	-0,37%
Maior subida	SONAECON.SGFS	1,307
Maior descida	GALP ENERGIA-NOM	12,175

Economia Publico.pt

+ Lidas + Comentadas + Partilhadas Últimas

1. Roubini avisa que evitar nova recessão mundial pode ser uma missão impossível
2. Obama diz que EUA serão sempre um país com rating AAA
3. Bolsa de Nova Iorque afunda com Nasdaq a perder perto de 7%
4. Mini-crash nas bolsas europeias leva Frankfurt a perder mais de 5%
5. BCE promete intervenção activa na crise das dívidas soberanas
6. Juros de Espanha e Itália descem depois de intervenção do BCE
7. EUA não vão recuperar rating máximo tão cedo, avisa a S&P
8. Bancos concedem menos 338 milhões em crédito às famílias e às empresas
9. Juros da dívida portuguesa também descem em todos os prazos
10. João Rodrigues: Com esta austeridade "temos de pensar o nosso futuro depois do euro"

Trading Interbancário com a FixPro. Demo ECN Grátis

Livro



Investir no presente para gozar no futuro

No actual contexto de crise, as dúvidas sobre a sustentabilidade da Segurança Social, o sistema em que muitos trabalhadores confiam para amparar financeiramente o final da vida activa, aumentam. No livro *Como salvar a minha reforma*, David Almas e Joaquim Madrinha, jornalistas especializados na área das Finanças Pessoais, explicam aos leitores quais são as melhores alternativas para começar a assegurar, desde já, um pé-de-meia para o futuro.

Documentos

1 a 10 de 127

- Proposta de Lei do Orçamento do Estado para 2011 (PDF)
- Relatório da proposta de Orçamento do Estado para 2011 (PDF)
- Estatística do emprego, 1º trimestre do ano, INE
- Índice de Risco de 2009, Portugal, Intrum Justitia (pdf)
- Indicadores avançados da OCDE, Maio (doc)
- Previsões económicas da Primavera da Comissão Europeia, Portugal (inglês, pdf)
- Previsões económicas da Primavera da Comissão Europeia, UE (inglês, pdf)
- Indicador Ifo do clima empresarial da Alemanha, em inglês (pdf)
- FMI, Capítulo 4, Transmissão da crise financeira dos países

Metro de Lisboa divulgou contas ontem

Prejuízos das transportadoras públicas subiram 80 por cento para 978 milhões

15.06.2011 - 07:23 Por Raquel Almeida Correia

1 de 26 notícias em Economia seguinte >

Os prejuízos das sete empresas públicas, ligadas ao sector dos transportes, que mais pesam nas contas do Estado subiram praticamente 80 por cento em 2010.



Metro de Lisboa gerou mais receitas, mas não conseguiu travar perdas (Pedro Cunha (arquivo))

1
Tweet
23
Share
1164 leitores
12 comentários

FUNCIONALIDADES

Diminuir Aumentar
Comentar Imprimir
Enviar Corrigir
Feedback Partilhar

ARTIGOS RELACIONADOS

Prejuízos da Metro de Lisboa agravam-se para 151,4 milhões de euros

VIDEO

URL DESTA NOTÍCIA

http://publico.pt/1498761

COMENTÁRIO + VOTADO

PRIVATIZAR JÁ

Todas as empresas públicas de transportes deviam ser na minha opinião privatizadas não se justifica ...

Albêl Mendes

15.06.2011 12:19

No total, estas empresas atingiram um resultado líquido negativo de 978 milhões de euros. Metro do Porto e a CP representam 56 por cento das perdas conjuntas.

Ontem, foram conhecidos os resultados da Metro de Lisboa, que, apesar de melhorias no resultado operacional e no EBITDA (lucros antes de juros, impostos, depreciações e apreciações), registou nova derrapagem nas contas. No ano passado, a empresa, que entrou no perímetro de consolidação do défice (tal como a Metro do Porto e a Refer), sofreu perdas de 151,4 milhões de euros. Valor que compara com os 148,6 milhões do ano anterior (ver caixa).

Esta quebra veio agravar ainda mais o cenário de descida no resultado líquido das empresas públicas ligadas ao sector dos transportes. Com os indicadores divulgados pela Metro do Porto, o prejuízo conjunto destas sociedades subiu para 978 milhões de euros, sem incluir as contas do grupo Transtejo, que não apresentou ainda os resultados do ano passado. Estes prejuízos de 978 milhões de euros representam uma subida de 79,6 por cento face ao exercício do ano anterior. E uma diferença de 433,4 milhões de euros, já que, em 2009, o resultado foi negativo em 544,6 milhões. As transportadoras que mais pesaram nestas perdas são a Metro do Porto e a CP, que registaram prejuízos de 351,8 e 195,2 milhões de euros em 2010, respectivamente. No entanto, não foram estas as empresas que assistiram ao maior agravamento do resultado líquido, uma vez que, nos dois casos, o aumento das perdas rondou 150 por cento.

TAP liderou derrapagem

No ano passado, foi a TAP que sofreu a maior derrapagem, ao registar uma subida de 1411 por cento nos prejuízos, que passaram de 3,5 para 52,9 milhões de euros, de acordo com o relatório e contas da Parpública.

Já a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) encerrou 2010 com um resultado líquido negativo de 37,9 milhões de euros - mais 60,6 por cento do que no exercício anterior. A Refer teve perdas de 146,5 milhões, que compararam com 112,8 milhões de 2009. E a Carris, tal como o Metro de Lisboa, sofreu um ligeiro agravamento de 1,9 por cento, alcançando prejuízos de 42,3 milhões.

Recorde-se que o memorando de entendimento assinado com a troika impõe que, até Julho, o novo Governo avalie os planos de redução de custos no Sector Empresarial do Estado (SEE) e fixe os novos limites ao endividamento nas empresas públicas.

Corrigir Provedor do Leitor Feedback Diminuir Aumentar

Comentários 1 a 10 de 12

Bolsa

09-08 - 8:02

Índice	Cotação	Variação
PSI-20	6031,01	-0,37%
Maior subida	SONAECOM.SGSPS	1,307 0,54%
Maior descida	GALP ENERGIA-NOM	12,200 -6,01%

Economia Publico.pt

+ Lidas + Comentadas + Partilhadas Últimas

1. Roubini avisa que evitar nova recessão mundial pode ser uma missão impossível
2. Obama diz que EUA serão sempre um país com rating AAA
3. Bolsa de Nova Iorque afunda com Nasdaq a perder perto de 7%
4. Mini-crash nas bolsas europeias leva Frankfurt a perder mais de 5%
5. BCE promete intervenção activa na crise das dívidas soberanas
6. Juros de Espanha e Itália descem depois de intervenção do BCE
7. EUA não vão recuperar rating máximo tão cedo, avisa a S&P
8. Bancos concedem menos 338 milhões em crédito às famílias e às empresas
9. Juros da dívida portuguesa também descem em todos os prazos
10. João Rodrigues: Com esta austeridade "temos de pensar o nosso futuro depois do euro"

Trading Interbancário com a FXPro. Demo ECN Grátis

Livro



Investir no presente para gozar no futuro

No actual contexto de crise, as dúvidas sobre a sustentabilidade da Segurança Social, o sistema em que muitos trabalhadores confiam para amparar financeiramente o final da vida activa, aumentaram. No livro *Como salvar a minha reforma*, David Almas e Joaquim Madrinha, jornalistas especializados na área das Finanças Pessoais, explicam aos leitores quais são as melhores alternativas para começar a assegurar, desde já, um pé-de-meia para o futuro.

Documentos

1 a 10 de 127

- Proposta de Lei do Orçamento do Estado para 2011 (PDF)
- Relatório da proposta de Orçamento do Estado para 2011 (PDF)
- Estatística do emprego, 1º trimestre do ano, INE
- Índice de Risco de 2009, Portugal, Intrum Justitia (pdf)
- Indicadores avançados da OCDE, Maio (doc)
- Previsões económicas da Primavera da Comissão Europeia, Portugal (Inglês, pdf)
- Previsões económicas da Primavera da Comissão Europeia, UE (Inglês, pdf)
- Indicador Ifo do clima empresarial da Alemanha, em Inglês (pdf)
- FMI, Capítulo 4, Transmissão da crise financeira dos países

Actividade em ionline

Sara Silva comentou: "Falta só complementar a notícia com a informação d..."

há 22 minutos

Recomendar X

Informação 09 Ago 2011 Terça Lisboa 30°C A minha cidade imobile Rss

Login | Registo

Login com:

Hoje Portugal Mundo Dinheiro Boa Vida Desporto iTV iRepórter Opinião Classificados Jogos

procurar no ionline

Procurar no Portugal

Mais em Portugal

procurar

Os nossos jornais regionais.

DEPESA

Carros dos administradores dos CTT derrapam... nos custos

por Rosa Ramos, Publicado em 13 de Julho de 2011

Empresa vai pagar 12900 euros a mais e diz que administradores não têm estatuto de funcionários

Opções

Votar:

Rating: 4.0

Enviar

Imprimir

Comentar

Recomendar

Partilhar

6

12 tweets

retweet

607

Share

0

Gosto

Fotografia



Num espaço de apenas dois anos, quatro **administradores dos CTT** percorreram, com os seus **carros de serviço** - três Audi e um Mercedes - a quase totalidade dos quilómetros previstos para quatro anos. A **derrapagem na quilometragem** dos carros de serviço da administração vai custar à empresa 76 300 euros - mais 12 900 euros do que estava inicialmente previsto. E esse montante, segundo documentos a que o *i* teve acesso, será pago pelos **CTT** e não sairá do bolso dos administradores, contrariando as regras da empresa, que ditam que, quando um funcionário ultrapassa a quilometragem do seu carro de serviço, tem de se responsabilizar pelo excesso e pagar os quilómetros.

Derrapagem Em 2008, os CTT alteraram o regime interno de normas sobre viaturas de serviço e os carros passaram a ser adquiridos em regime de aluguer operacional a uma locadora. Cada contrato, estabelece a ordem de serviço a que o *i* teve acesso, tem uma duração de quatro anos e prevê um máximo de 100 mil quilómetros para cada carro. Mas mais de dois anos depois do início do contrato com a locadora, os quatro carros dos administradores dos CTT já percorreram a quase totalidade dos quilómetros contratualizados para os quatro anos. Dois dos Audis já percorreram 96% e 94% do previsto para os quatro anos e o Mercedes foi o carro que andou menos, apesar de já ter gasto 70% dos quilómetros. O outro Audi já andou 72% da quilometragem acordada. "Os veículos afectos aos membros do Conselho de Administração (CA) apresentam desvios significativos relativamente às quilometragens previstas contratualmente", lê-se numa proposta de alteração contratual, datada do mês passado e assinada pelo Conselho de Administração dos CTT, a que o *i* teve acesso. "Decorrido pouco mais de metade do período contratado (48 meses) denotam-se significativos desvios no que diz respeito às quilometragens previstas", admite o documento.

Mais 12900 euros Face a isto, a locadora teve de recalculer os contratos com os CTT e propôs duas hipóteses para fazer face à derrapagem: ou os administradores continuariam a usar os carros sem

PUB

Notícias relacionadas



Comité de Estratégia dos CTT vai ser extinto. Estado poupa mais de 100 mil euros

10 comentários



CTT pagam 70 mil euros a directora que quis sair da empresa

4 comentários



Executivo vai definir modelo de privatização dos CTT

2 comentários



Conta bancária dos CTT no Porto penhorada por ordem judicial

2 comentários



Ministério não espera por Nuno Crato para lançar novo ano lectivo

10 comentários

Serviços

facebook

twitter

Google Buzz

Seja fã do i

Siga o i

Buzz

Widgets

Tempo

iMóvel

PUB

+ Lidos + Enviados + Comentários + Vistos

1 Terra envolvida por banda de antimatéria



2 Um problema para Portas. Que fazer aos "boys" e "girls" do MNE?

3 Facebook em excesso. Ou quando a rede cria um anti-social

4 Riscos admitidos pelo FMI para o programa de Portugal estão a materializar-se

5 João Duque "A Europa vai desmoronar-se"

[Hoje](#). [Portugal](#) . [Mundo](#). [Dinheiro](#). [Desporto](#). [Boa Vida](#). [iTv](#). [iRepórter](#). [iBlogs](#).

© iOnline 2009

[Ajuda](#). [Quem Somos](#). [Outros Meios](#). [Mapa do Site](#). [Anunciar no i](#). [Termos e condições](#).

Quero receber a newsletter com o melhor do iOnline [o meu email](#)

Canais     



Metro - trabalhar no subsolo justifica valores

Salário de 2500 euros por 3 horas de condução

Os maquinistas do Metropolitano de Lisboa recebem, em média, cerca de 2500 euros ilíquidos mensais por três horas diárias de condução de passageiros. Trata-se da classe profissional mais numerosa na empresa Metro de Lisboa, que paga ordenados acima dos mil euros a todos os seus trabalhadores, apurou o Correio da Manhã.

02 Novembro 2006 Nº de votos: 0 Comentários: 0
Por: Raquel Oliveira

Tamanho Letra	Enviar
Imprimir	Partilhar
Comentar	Ler Comentários

Lida 1513

Gostou desta notícia?

Sim Não

URL http://www.cmjornal.xl.pt/detalhe/noticias/nac...

COMENTÁRIO MAIS VOTADO

Gosto João Rebelo e 72 outras pessoas gostam disto.

"2500 euros por 3 horas e ainda fazem greve, até metem nojo."

miguel santos
02 Novembro 2006

O facto de trabalharem no subsolo é uma das principais razões, de acordo com fontes do sector, para o valor dos salários pagos pelo Metropolitano de Lisboa, dos mais elevados nos transportes públicos e bastante acima da média nacional, que se situa nos 804 euros por mês.

Com efeito, o leque salarial ilíquido das 57 categorias varia entre os mil e os três mil e quinhentos euros, já que aos salários base tem de se somar uma componente variável, que vai desde os subsídios de alimentação até ao de turno, passando por prémios de assiduidade e de desempenho.

Os horários de trabalho semanal variam, entre as 22h30 (enfermeiros) e as 39 horas (serralheiros, mecânicos), embora a média se situe nas 36 horas.

Os maquinistas constituem, entre os cerca de 1700 trabalhadores da empresa, a classe profissional mais numerosa, com 270 profissionais, sendo também uma das que auferem os salários mais elevados, segundo o um estudo realizado pelo Metro. Recebem, para além do salário base, subsídios de trabalho nocturno, subsídio de turno e subsídio de agente único (ao substituírem a antiga categoria de factor, responsável pela abertura e fecho das portas), entre outros.

Com uma média etária em torno dos 40 anos e com pelo menos o 9.º ano, os maquinistas do metro transportam passageiros, no máximo, três horas por dia. Ou seja, metade do tempo de um maquinista da CP ou da Carris.

O tempo restante do turno diário - de sete horas e meia, em virtude de terem um regime de folgas de quatro dias de trabalho de dois de paragem - é dedicado a manobras ou a levar comboios para manutenção ou reparação.

"É um trabalho monótono, muito desgastante, em que estamos o dia inteiro a respirar limalha de ferro", explicou ao Correio da Manhã Diamantino Lopes, maquinista e dirigente da Federação dos Sindicatos dos Transportes Rodoviários e Urbanos (FESTRU).

É frequente, por isso, os maquinistas não continuarem a trabalhar no subsolo depois dos 55 anos, dado sofrerem de problemas de saúde, relacionados com a visão e audição.

GREVES PELO ACORDO

As cinco greves feitas pelos trabalhadores do Metropolitano de Lisboa, assim como as próximas do dia 7 e 9 de Novembro, foram convocadas face à recusa do conselho de administração em aceitar prolongamento do actual Acordo de Empresa. O documento, com cerca de 30 anos, termina em Dezembro do próximo ano, mas os sindicatos pretendem que se estenda até 2011. Neste momento a administração do Metro encontra-se numa fase de transição, uma vez que o actual conselho, liderado por Mineiro Aires, já terminou o seu mandato mas o próximo, presidido por Joaquim Reis, ainda não tomou posse. Ao todo, são oito os sindicatos envolvidos nas negociações com a empresa, entre os quais os sindicatos dos Electricistas do Metropolitano e o dos Quadros Técnicos de Desenho.

APONTAMENTOS

PASSAGEIROS

O Metropolitano de Lisboa transporta diariamente perto de meio milhão de passageiros para 48 destinos possíveis de quatro linhas subterrâneas com uma extensão total de 35,6 quilómetros.

CARRUAGENS

No final de 2005 o Metro de Lisboa tinha 338 carruagens em operação que circulam com um intervalo médio de dez minutos, variando ao longo do dia e nas várias linhas do serviço. Os comboios iniciam marcha às 6h30 e só param de madrugada, à 01h00.

NÍVEL SALARIAL

O nível salarial do Metropolitano de Lisboa é o segundo mais elevado da Europa. Só os funcionários do sistema subterrâneo de comboios de Viena de Áustria ganham mais do que os trabalhadores do Metro da capital portuguesa.

FACTORES

A categoria de factor desapareceu em 1995, a função destes trabalhadores era abrir e fechar as portas do comboio a cada paragem. A tarefa foi assumida pelos maquinistas que para isso recebem um subsídio que varia entre 317 euros e 475,50 euros mensais.

METRO: DOIS TURNOS

Os maquinistas do Metro de Lisboa trabalham três horas diárias, em dois turnos, no mesmo dia. Cada dia de trabalho está dividido em dois períodos "que não podem exceder as três horas seguidas por motivos de segurança", explica um comunicado da FESTRU em reacção à notícia publicada pelo CM.

Os maquinistas do metropolitano cumprem, ainda, "no resto de cada período, as manobras com o material circulante nos terminos e nos parques", lê-se no comunicado. O sindicato sublinha que o que está em causa é a existência do acordo da empresa.

Corrigir

Feedback

PARTILHAR  

Desculpe, r

O controle
Caso voc
contacte seu proved

Este en

Pub

 **Crédito Pessoal Cetelem**
As melhores mensalidades para concretização dos seus projectos!

 **Peça já o seu Horóscopo 2011**
Dinheiro, Amor, Sorte...
Todas as respostas às suas questões

 **CRÉDITO SEGURO**
De 20 mil a 500 Mil Euros (TAEG:0,01%)
Clique aqui!

 **Adira e receba a dobrar**
Pontos para viagens e OFERTA de Máquina de Café Nespresso. Peça Já!

Pub

A Ferver
Passas Coelho interrompe férias

Comentários: 0

A Ferver
Paulo Futre apresenta nauturada (Atualizada)

Comentários: 0

A Ferver
Irmã de Ronaldo ameaça ama

Comentários: 0

Nacionais
Sofia e Ruben: "Pausa total" no casamento

Comentários: 0

Internacionais
Selena e Bieber enfrentam dificuldades no namoro

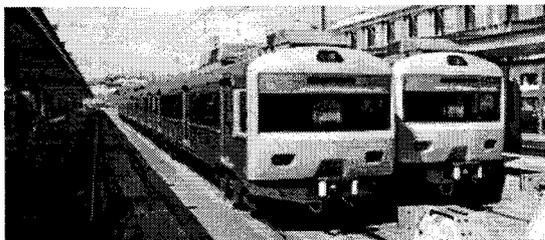
Comentários: 0



Há maquinistas que ganham 50 mil euros

0 Like 6K Send Share 18

por Frederico Pinheiro 1 de Abril, 2011



Os trabalhadores da CP – que hoje estão mais uma vez em greve, nomeadamente, contra os cortes salariais –, têm vencimentos anuais muito acima da média portuguesa. De acordo com a folha salarial da CP a que o SOL teve acesso, um inspector-chefe de tracção recebe 52,3 mil euros, há maquinistas com salários superiores a 40 mil euros e operadores de revisão e venda com remunerações que ultrapassam os 30 mil euros por ano.

No total, os trabalhadores da CP dispõem de 195 itens que contribuem para 'engordar' a sua remuneração variável no final do ano. O número atípico de apoios, ajudas e subsídios tem contribuído para que a empresa engrosse a factura com remunerações. Em 2009 foi de 104,5 milhões de euros anuais (segundo os últimos dados disponíveis).

«O salário dos maquinistas, por exemplo, engloba abonos de produção, subsídios fiscais, ajudas de custo e subsídio de agente único», explica fonte oficial da empresa pública. «Só por se apresentar ao trabalho, cada maquinista recebe mais de seis euros por dia, devido ao subsídio de assiduidade».

Os diversos subsídios são resultado das negociações entre as várias administrações que têm passado pela empresa e os sindicatos de trabalhadores ao longo dos anos. Ao todo, representam mais de metade – 54,3% – dos encargos totais com salários.

Apenas em subsídios de condução, a CP gasta cerca de quatro milhões de euros, aos quais se juntam 2,4 milhões de euros em prémios de condução e 3,3 milhões de euros em prémios de chefia.

«O tempo médio de escala dos maquinistas é de oito horas por dia, num total de 40 horas semanais. Mas, em média, o tempo de condução está entre as três e as quatro horas diárias», sublinha a mesma fonte.

Já as diuturnidades (subsídio por antiguidade) custam 3,3 milhões de euros à empresa e os gastos o pagamento por trabalho em dias de descanso não compensados ascendem aos 4,5 milhões de euros.

Os trabalhadores da CP estão em greve às horas extraordinárias até ao final de Abril, devido ao anúncio de 815 despedimentos no grupo e aos cortes salariais exigidos pelo Governo. A CP prevê «fortes perturbações» na circulação de comboios, durante o dia de hoje.

Também no Metropolitano de Lisboa, outra empresa detida pelo Estado, existem vencimentos de luxo. Há uma secretária administrativa que recebeu 64,6 mil euros em 2009, dos quais 5,7 mil dizem respeito a subsídios de carreira administrativa.

No total, existem 14 técnicos superiores que ganham mais do que os vogais do conselho de administração. Um destes técnicos auferiu 114 mil euros em 2009, mais 42 mil euros do que o chairman.

frederico.pinheiro@sol.pt

Relacionadas »

Serviços mínimos na CP assegurados em Lisboa e no Porto

Linha de Sintra muito afectada por paralisação de maquinistas da CP

Comboios urbanos de Lisboa e Porto só à hora de almoço terão serviço regularizado

PUB

Siga-nos »

+ Vistas + Comentadas Últimas

Vida Duquesa de Alba abdica da fortuna para provar amor... Há 18 minutos

Tecnologia Detido jovem escocês por incentivar actos de violência... Há 32 minutos

Vídeos Noticiário da Tarde SOL TV Há 34 minutos

Internacional 'Mostramos aos ricos que fazemos o que queremos', dizem... Há 36 minutos

Tecnologia Pequim diz ter sido vítima de 500 mil ataques informáticos... Há 48 minutos

Economia EUA suspiram de alívio com recuperação de Wall Street Há 54 minutos

Desporto Antes do Luxemburgo, Paulo Bento lamenta falta de... Há 55 minutos

Tecnologia Hackers sírios atacam rede social do Anonymous Há 1 hora

Siga o SOL no Facebook

Semanário SOL no Facebook

Gosto

107.914 pessoas gostam de Semanário SOL.

António J	Paulo	José	Raul	Rui
Rui	Gabriela	Ipbrick	António	Luis

Plugin social do Facebook

- Imprimir
- Aumentar texto
- Comentar
- Partilhar

70094 visitas

Mais Notícias »

Lucros dos CTT crescem 22,7% no primeiro semestre

TAP encerra 2010 com capital próprio negativo de 264,8 milhões de euros

Bolsas europeias em espiral de queda

BCP diz desconhecer interesse do BNP Paribas

Juros da dívida portuguesa e espanhola descem

Moody's explica notação dos EUA com dimensão da economia e estatuto do dólar

Trichet exorta governos a assumirem as suas responsabilidades

Paris 'à altura dos compromissos' financeiros assumidos

Euro cai face ao dólar

Ouro atinge recorde de 1.700 dólares por onça

EM 2009, OS CAPITAIS PRÓPRIOS NEGATIVOS DE SEIE EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES CORRESPONDA JÁ A 3% DO PIB (défice orçamental oculto), E OS ENCARGOS FINANCEIROS (514 milhões €) FORAM SUPERIORES ÀS DESPESAS DE PESSOAL (453 milhões €)

RESUMO DESTE ESTUDO

A situação das empresas públicas de transportes colectivos (REFER, CP, Carris, ML, MP, STCP e Transtejo) está a atingir um nível insustentável, provocando a sua rápida degradação assim como dos serviços prestados à população.

No fim de 2009, o Passivo daquelas sete empresas (o que estas empresas deviam) era superior ao seu Activo Líquido (o que estas empresas possuíam mais o que tinham a receber) em 4.994 milhões €, ou seja, os seus Capitais Próprios eram negativos naquele elevado montante. Assim, em 2009, o Passivo das sete empresas somava já 13.241 milhões €, enquanto o seu Activo Líquido era apenas de 8.248 milhões €. No fim de 2009, o défice orçamental oculto nestas empresas, correspondia já a cerca de 3% do PIB desse ano (a juntar ao défice de 0,8% oculto nos Hospitais EPE). E o ainda o mais grave, é o ritmo elevado a que está a aumentar. Entre 2006 e 2009, portanto em três anos de governo de Sócrates, os Capitais Próprios negativos daquelas sete empresas, passaram de -2784 milhões € para -4994 milhões €, ou seja, o seu valor negativo aumentou em 79,4%. Como consequência, no fim de 2009, o endividamento à banca destas empresas públicas atingia mais de 9.765 milhões €, tendo sido obrigadas a suportar, em 2009, 514 milhões € de encargos financeiros, portanto um valor superior a todas as Despesas de Pessoal, (inclui não só as remunerações dos trabalhadores mas também todas as outras despesas de pessoal, incluindo também as despesas com os administradores) que foi de 453 milhões €. Para que estas empresas possam funcionar, o Estado, todos os anos, tem sido obrigado a dar garantias (ser fiador) para elas obterem empréstimos para cobrir não só despesas de funcionamento mas também o pouco e insuficiente investimento que têm realizado.

Estas empresas têm de fornecer à população serviços a preços sociais (por ex., o passe social), portanto abaixo dos seus custos, porque se isso não acontecesse os preços dos transportes colectivos disparariam. Por essa razão o Estado devia cobrir, através do Orçamento do Estado, a diferença entre o custo e o preço a que esse serviço é prestado à população (indenizações compensatórias). Como isso não tem acontecido (no período 2006-2009, cada empresa recebeu, em média, por ano, apenas 20,4 milhões € segundo o Relatório sobre o SEE do Ministério das Finanças), prejuízos elevados têm-se acumulado nas sete empresas tornando a situação insustentável sob o ponto de vista económico-financeiro (no período 2006-2009, os prejuízos acumulados por aquelas 7 empresas totalizaram 2.833 milhões €). A juntar a tudo isto, o governo praticamente não transferiu qualquer dotação para reforçar o capital destas empresas (apenas o Metro do Porto recebeu 2,5 milhões € em 2008), que era necessário para apoiar os investimentos de ampliação (por ex., aumentar as linhas de Metro) e melhorar os serviços prestados à população (aquisição de mais carruagens, compra de locomotivas, etc.)

Enquanto se verifica esta degradação destas empresas públicas, o custo das chamadas PPP's (Parcerias Público Privada) está a subir de uma forma insustentável. Só no período 2010-2024, os portugueses terão de pagar a grandes grupos económicos privados (Mota Engil, Brisa dos Mellos, etc.) 19597,3 milhões € repartidos da seguinte forma: (1) No período 2010-2013, em média, 826,4 milhões € /ano; (2) No período 2014-2024, em média, 1481 milhões € (+79,2%) por ano. Mesmo aqui, observa-se uma clara promoção do transporte rodoviário (59,1% dos custos totais das PPP) em prejuízo do transporte ferroviário (apenas 10,9% dos custos totais).

É neste cenário de forte e continuada degradação destas empresas públicas, em que os dois governos de Sócrates nada fizeram para resolver, associada a uma redução drástica dos seus investimentos com a conseqüente degradação dos serviços prestados à população, que a questão do TGV tem também de ser equacionada. Armando Pires num interessante artigo sobre o TGV em Portugal, e citando o Nobel Paul Krugman, escrevia o seguinte: *"Nesta situação Krugman defende que, a melhor estratégia do país com o centro mais periférico (Portugal), é desenvolver as redes de transporte internas, de forma a permitir ao seu centro explorar a sua "hinterland". Para Krugman, só quando Lisboa se tornar num centro Ibérico é que se deve reduzir os custos de transporte entre Madrid e Lisboa. Neste sentido, o desenvolvimento da infra-estrutura rodoviária e ferroviária em Portugal apresenta-se como prioritário"* Não comungamos da mesma posição em relação ao transporte rodoviário, um transporte caro, poluente e gerador de dependência em relação ao estrangeiro, mas fica a citação para reflexão do leitor, e para mostrar que não estamos isolados na análise económica que fazemos do TGV em Portugal ainda por cima numa situação de rápida e clara degradação dos transportes internos.

A situação das empresas públicas de transportes colectivos é ainda mais grave do que a dos Hospitais EPE (públicos) que analisamos no estudo anterior. O governo de Sócrates também tem utilizado estas empresas para transferir e ocultar o défice orçamental, agravando perigosamente a sua situação, e degradando os serviços que prestam à população.

Na última legislatura, aquando do debate do Orçamento do Estado em que sempre participamos, levantamos sistematicamente esta questão, e ouvimos do então ministro dos Transportes, Mário Lino, sempre a mesma resposta: que a situação era muito complicada, e que tinha nomeado uma comissão para analisar a questão e para apresentar uma solução, visando o saneamento financeiro destas empresas. A verdade é que essa solução "milagrosa" NUNCA foi apresentada à Assembleia da República, certamente porque o governo andava mais entretido com o TGV, apesar daquelas empresas serem muito mais importantes para os portugueses e para o desenvolvimento do País do que a alta velocidade.

O PASSIVO DE SETE EMPRESAS DE TRANSPORTES É JÁ SUPERIOR AOS SEUS ACTIVO EM MAIS DE 4994 MILHÕES E NÃO PARA DE CRESCER

O quadro seguinte construído com dados que retiramos dos Relatórios e Contas das empresas REFER, CP, Carris, Metro de Lisboa, Metro do Porto, STCP e Transtejo, mostra de uma forma a situação insustentável que os governos de Sócrates deixaram chegar estas empresas

Quadro 1- Activo Líquido, Passivo e Capitais Próprios – Período 2006/2009

EMPRESAS	ACTIVO LIQUIDO Milhões €				PASSIVO Milhões €				CAPITAL PRÓPRIO Milhões €			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
REFER	1.199	1.359	1.595	657	2.010	2.332	2.750	1.925	-811	-651	-1.156	-1.268
CP	1.396	1.351	1.355	1.577	3.034	3.175	3.368	3.811	-1.638	-1.824	-2.013	-2.234
CARRIS	194	180	181	169	576	599	793	903	-383	-419	-612	-734
Metro do Porto	2.019	2.012	2.061	2.183	1.811	1.942	2.129	2.337	208	70	-68	-155
STCP	71	90	92	84	247	292	339	350	-176	-202	-247	-267
Transtejo	80	73	72	85	129	119	151	181	-49	-47	-78	-96
SOMA	4.959	5.065	5.356	4.754	7.807	8.459	9.531	9.507	-2.849	-3.072	-4.175	-4.754
Metro de Lisboa (*)	3.421	3.459	3.494	3.494 (*)	3.356	3.516	3.734	3.734 (*)	65	-57	-240	-240 (*)
TOTAL	8.380	8.524	8.850	8.248	11.164	11.975	13.265	13.241	-2.784	-3.128	-4.415	-4.994

FONTE: Relatórios e Contas - 2006, 2007, 2008 e 2009; (*) Como o Metro de Lisboa não divulgou o Relatório e Contas de 2009 (a situação deverá ter-se agravado muito para a ocultar), utilizamos os dados de 2008 para 2009, que devem estar subestimados

No fim de 2009, o Passivo (o que estas empresas deviam) das sete empresas de transportes públicos colectivos era superior ao seu Activo (o que estas empresas possuíam mais o que tinham a receber) em 4.994 milhões €, ou seja, os Capitais Próprios destas empresas eram negativos naquele elevado valor. E isto resulta do facto de que, em 2009, o Passivo destas empresas ter atingido já mais de 13.241 milhões €, enquanto o seu Activo atingia apenas 8.248 milhões € (a situação do Metro de Lisboa em 2009 é certamente pior do que a de 2008, mas porque o ML se negou disponibilizar o seu Relatório de Contas de 2009 não pudemos ter acesso a esses dados). Por outras palavras, o défice orçamental oculto nestas empresas, em 2009, correspondia já a cerca de 3% do PIB desse ano (a juntar os 0,8% que estão nos Hospitais EPE). E entre 2006 e 2009, portanto em três anos de governo de Sócrates, os Capitais Próprios negativos daquelas sete passaram de -2784 milhões € para -4994 milhões €, ou seja, sofreram um aumento de 79,4%. É evidente que esta situação é insustentável e está a provocar a rápida degradação destas empresas e dos serviços prestados à população, porque elas deixaram praticamente de investir.

EM 2009, O ENDIVIDAMENTO DAS SETE EMPRESAS ATINGIA MAIS DE 9.765 MILHÕES €, E OS ENCARGOS FINANCEIROS ERA SUPERIORES ÀS SUAS DESPESAS DE PESSOAL

Como consequência do accionista destas empresas, que é o Estado, se recusar a financiá-las (não pagas as indemnizações compensatórias devidas, e a pequena parte que paga é feita tardiamente como afirma o próprio Tribunal de Contas no seu Relatório de Auditoria nº 16/2010 da 2.ª Secção, elas, para poderem funcionar, estão a ser obrigadas a se endividarem fortemente como mostram os dados constantes do quadro seguinte, retirados também dos seus Relatórios e Contas.

Quadro 2 – Endividamento, encargos financeiros e despesas de pessoal das empresas públicas de transportes

EMPRESA	EMPRESTIMOS Milhões €				ENCARGOS FINANCEIROS Milhões €				DESPESAS PESSOAL Milhões €				RESULTADOS Milhões €			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
REFER	1.776	2.081	1.403	560	195	228	262	181	93	86	92	97	-162	-163	-181	-113
CP	2.482	2.617	2.812	2.850	89	128	148	148	140	134	141	135	-193	-184	-190	-218
CARRIS	315	337	294	608	20	26	34	32	101	88	72	81	-52	-39	-17	-42
Metro do Porto	1.684	1.825	2.011	2.230	42	62	69	54	6	6	6	6	-122	-145	-149	-138
STCP	148	251	288	271	8	11	26	10	40	38	39	38	-26	-27	-39	-20
Transtejo	65	76	89	99	3	3	4	5	14	14	14	14	-17	-17	-22	-17
SOMA	6.470	7.187	6.895	6.617	357	458	542	431	394	366	363	372	-572	-575	-598	-547
Metro de Lisboa (*)	2.786	2.949	3.148	3.148	70	72	83	83	83	89	81	81	-147	-144	-125	-125
TOTAL	9.256	10.135	10.043	9.765	426	530	625	514	477	454	444	453	-718	-719	-723	-672

FONTE: Relatórios e Contas - 2006, 2007, 2008 e 2009; (*) Por não ter divulgado RC-2009, assumiu-se para 2009 o valor de 2008

No fim de 2009, o endividamento à banca destas sete empresas publicas de transportes atingia mais de 9.765 milhões €, já que a dívida do Metro de Lisboa em 2009 é certamente muito superior à de 2008, cujo valor foi considerado para 2009 devido ao facto desta empresa não ter ainda divulgado o seu Relatório e Contas deste ano. Como consequência deste forte endividamento, estas empresas foram obrigadas a suportar, em 2009, 514 milhões € de encargos financeiros, portanto um valor bastante superior a todas as Despesas de Pessoal, (inclui não só as remunerações dos trabalhadores mas também todas as outras despesas de pessoal, incluindo também as despesas com os administradores) que atingiu 453 milhões € nesse mesmo ano.

Estas empresas apesar de estarem na situação de falência técnica (são estes os termos que os técnicos utilizam para definir a situação em que se encontram), pois o Capital Próprio de toda elas é negativo como consta do quadro I, têm obtido financiamentos (empréstimos) para poderem funcionar à custa de garantias dadas pelo Estado, que não entram nem para o défice orçamental nem para a dívida pública efectiva, nos montantes constantes do quadro seguinte.

Quadro 3- Garantias assumidas pelo Estado relativamente às empresas públicas de transportes

EMPRESAS	GARANTIAS PRESTADAS PELO ESTADO (Stock de responsabilidades assumidas) Milhões €			
	2006	2007	2008	2009
REFER	2.546,9	2.511,2	200,0	1.000,0
CP	733,7	733,7		500,0
CARRIS	405,0	405,0		90,0
Metro do Porto	976,1	970,5	60,0	
STCP	116,0	214,7		120,0
Transtejo	0,0	55,0		
Metro Lisboa	2.441,2	2.784,5	400,0	
TOTAL	7.218,9	7.674,7	660,0	1.710,0

FONTE: SEE - Relatório 2008 e 2010- DGT- Ministério das Finanças

O Estado, todos os anos, tem sido obrigado a dar garantias (ser fiador) para que estas empresas obtenham empréstimos, junto das instituições de crédito, necessários para poderem funcionar. Isto porque as transferências do Orçamento do Estado para estas empresas têm sido manifestamente insuficientes. Estas empresas têm de fornecer à população serviços a preços sociais (por ex., o passe social), pois se isso não acontecesse os preços disparariam, portanto cobram preços inferiores aos custos que têm de suportar. Por essa razão o Estado devia cobrir, através do Orçamento do Estado, a diferença entre o custo e o preço a que esse serviço é prestado à população (indenizações compensatórias). Como isso não sucede (no período 2006-2009, cada empresa recebeu, em média, por ano, apenas 20,4 milhões €), os prejuízos acumulados nestas empresas, só no período 2006-2009, somaram mais de 2.833 milhões € (os efectivos do Metro de Lisboa em 2009 ainda não foram divulgados pela administração).

O próprio Tribunal de Contas confirma isso no seu Relatório nº 16/2010, do qual citamos a seguinte passagem esclarecedora: “Como as indemnizações compensatórias entregues às empresas (Carris, STCP, ML, MP) não têm sido em valores suficientes para cobrir os custos de exploração, **para continuarem a operar as empresas têm recorrido, ao longo dos anos, ao endividamento, como fonte de financiamento permanente**, o que tem acarretado o crescimento do seu endividamento, agravado pelos crescentes e avultados encargos financeiros, sendo que, em regra, já **só conseguem amortizar capital em dívida à custa da contração de novo endividamento bancário**. Aliás, em 31 de Dezembro de 2008, o montante total em dívida destas empresas ascendia a 5,8 mil milhões de euros, o que representava um agravamento de 90% em relação a 2003 (as empresas operadoras de metro eram responsáveis por 85% desse endividamento)” Como as indemnizações compensatórias entregues às empresas não têm sido em valores suficientes para cobrir os custos de exploração, **para continuarem a operar as empresas têm recorrido, ao longo dos anos, ao endividamento, como fonte de financiamento permanente**, o que tem acarretado o crescimento do seu endividamento, agravado pelos crescentes e avultados encargos financeiros, sendo que, em regra, já **só conseguem amortizar capital em dívida à custa da contração de novo endividamento bancário**. Aliás, em 31 de Dezembro de 2008, o montante total em dívida destas empresas ascendia a 5,8 mil milhões de euros, o que representava um agravamento de 90% em relação a 2003 (as empresas operadoras de metro eram responsáveis por 85% desse endividamento)”. (ponto 40 das conclusões, pág. 10)

A juntar a tudo isto, o governo de Sócrates praticamente não transferiu qualquer dotação para reforçar o capital destas empresas (apenas o Metro do Porto recebeu 2,5 milhões € em 2008), que era necessário para apoiar investimentos indispensáveis para ampliar (por ex., aumentar a linha do Metro) e melhorar os serviços prestados à população (aquisição de mais carruagens, compras de locomotivas).

O CUSTO INSUPOORTAVEL E CRESCENTE DAS PPP's

Uma das formas que o governo de Sócrates tem utilizado para privatizar serviços públicos são as chamadas PPP's (Parcerias Público Privada) cujos elevados custos, num futuro muito próximo, vão também cair sobre os portugueses da forma como consta do quadro seguinte construído com dados constantes do Relatório do Orçamento do Estado para 2010.

Quadro 4 – Custo anual das PPP – Período 2010/2027

ANOS	CUSTO DAS PPP -Milhões €				Ferroviárias em % do TOTAL	Rodoviárias % do TOTAL
	Ferroviárias	Rodoviárias	Saúde + Segurança	TOTAL		
2010	142,9	382,7	224,8	750,4	19,0%	51,0%
2011	85,0	532,0	266,1	883,1	9,6%	60,2%
2012	0,0	334,0	428,5	762,5	0,0%	43,8%
2013	0,0	320,8	589,0	909,8	0,0%	35,3%
2014	169,7	964,4	498,3	1.632,4	10,4%	59,1%
2015	171,2	1.034,4	512,8	1.718,4	10,0%	60,2%
2016	172,8	1.001,3	527,7	1.701,8	10,2%	58,8%
2017	174,4	988,1	542,7	1.705,2	10,2%	57,9%
2018	176,0	999,1	536,5	1.711,6	10,3%	58,4%
2019	177,7	927,7	666,2	1.771,6	10,0%	52,4%
2020	179,3	975,4	378,3	1.533,0	11,7%	63,6%
2021	181,0	904,7	268,5	1.354,2	13,4%	66,8%
2022	182,8	863,2	155,6	1.201,6	15,2%	71,8%
2023	184,6	709,1	136,1	1.029,8	17,9%	68,9%
2024	143,7	646,6	141,6	931,9	15,4%	69,4%
TOTAL	2.141,1	11.583,5	5.872,7	19.597,3	10,9%	59,1%

FONTE: Relatório do Orçamento do Estado - 2010 - pág. 2006-2007 - Ministério das Finanças

Só no período 2010-2024, os portugueses terão de pagar a grandes grupos económicos privados (Mota Engil, Brisa dos Mellos, etc.) 19.597,3 milhões €, repartidos da seguinte forma: Entre 2010 e 2013, em média 826,4 milhões € por ano; e entre 2014 e 2024, esse valor aumentará 79,2% passando a ser, em média, 1481 milhões por ano. Mesmo aqui, observa-se uma clara promoção do transporte rodoviário (59,1% dos custos totais das PPP) em prejuízo do transporte ferroviário (apenas 10,9% dos custos), o parente pobre do sistema de transportes portugueses.

O CARACTER DO TGV NUMA SITUAÇÃO COMO ESTA

È neste cenário de forte e continuada degradação das empresas públicas de transportes colectivos associada a uma redução drástica dos seus investimentos determinada por não terem os meios financeiros indispensáveis, e da sua utilização pelo governo de Sócrates para desviar e ocultar o défice orçamental, que tem de ser analisado o caso da Alta Velocidade em Portugal. Num interessante artigo de Armando Pires publicado no e.economia, com base nos trabalhos realizados por Paul Krugman, premio Nobel da Economia, aquele economista escreve: *“Assumindo que os centros económicos da Península Ibérica são Madrid e Lisboa, isto poderia revelar-se benéfico para Portugal, se os ganhos de Lisboa compensassem as perdas nas restantes regiões. Infelizmente, Lisboa não é um centro económico a nível Ibérico. Num trabalho meu demonstrei que existem três centros na Península Ibérica: Madrid, Catalunha e o País Basco. Lisboa – a região mais central de Portugal – só é marginalmente mais central que a região mais periférica da Espanha, a Galiza. Sendo assim, segundo as teorias de Krugman, Portugal sairia perdedor com uma redução dos custos de ligação a Espanha. Curiosamente, Krugman chegou a analisar um caso semelhante ao de Espanha e de Portugal: dois países, cada um com o seu centro económico (Madrid e Lisboa), mas em que um deles é mais periférico que o outro (assim como Madrid é mais central que Lisboa). Nesta situação Krugman defende que, a melhor estratégia do país com o centro mais periférico (Portugal), é desenvolver as redes de transporte internas, de forma a permitir ao seu centro explorar a sua “hinterland”. Para Krugman, só quando Lisboa se tornar num centro Ibérico é que se deve reduzir os custos de transporte entre Madrid e Lisboa. Neste sentido, o desenvolvimento da infra-estrutura rodoviária e ferroviária em Portugal apresenta-se como prioritário. No entanto, enquanto que os sucessivos governos apostaram na primeira, a segunda tem sido bastante negligenciada. O desinvestimento ferroviário é ainda mais preocupante pois é sabido, da experiência do TGV noutros países, que este só é eficaz se interligado com as linhas convencionais de comboios. Ora, enquanto que estas estão amplamente desenvolvidas em Espanha, tal não é o caso em Portugal. Corre-se pois o risco de o investimento no TGV se revelar ineficiente. Para além do mais, a existência de uma rede ferroviária forte em Portugal, poderia ser a alternativa que as populações defendem às estradas pagas. No entanto, a mentalidade rodoviária está tão enraizada que a opção ferroviária não é sequer considerada na discussão sobre as SCUTs”.*

Os comentários parecem-nos inúteis mas fica a citação para reflexão do leitor, e para mostrar que não estamos isolados na análise económica que fazemos do TGV em Portugal, embora não tenhamos a mesma posição em relação ao transporte rodoviário, um transporte caro, poluente, e gerador da dependência em relação ao estrangeiro. A estratégia errada adoptada em Portugal pelos governos do PSD e PS de investir, a nível de transportes, fundamentalmente em auto-estradas, promovendo desta forma o transporte rodoviário, está já custar muito caro aos portugueses e ao País, em impostos e portagens, e vai-se revelar certamente dramática no futuro numa situação de crescimento anémico da economia portuguesa e quando a política governamental é dominada pela obsessão da redução do défice, que é sinónimo de medidas fortemente recessivas e mais em plena crise estrutural que é aquela que o nosso País actualmente enfrenta.. .

Eugénio Rosa
Economista
edr2@netcabo.pt
9.9.2010

Última hora Wall Street anima-se com promessa da Fed...

DN BOLSA



INÍCIO DESPORTO CARTAZ BOLSA GENTE ESPECIAIS GALERIAS ARQUIVO

pesquisar... OK 09/08/2011 | 22:26 login

Portugal Globo Economia Ciência Artes TV & Media Opinião Pessoas

DN Móvel | Iniciais DN | Assine o DN | Classificados | Loja do Jornal

PRIVATIZAÇÃO

Pilotos não abrem mão da sua fatia no capital da TAP

por ILÍDIA PINTO 13 Maio 2011



Sindicato invoca acordo assinado em 1999, com a intervenção do ministro João Cravinho, que lhes dá direito entre 10 e 20%.

Com a TAP na lista das empresas a privatizar ainda este ano, no âmbito do Memorando assinado com a troika para Portugal receber a ajuda externa, os pilotos vieram recordar que têm direito a uma percentagem entre 10 e 20% do capital da empresa quando esta privatização ocorrer. Um direito que resulta de um "acordo celebrado em 1999, com a intervenção do ministro João Cravinho", que estabeleceu a participação no capital, em caso de venda, em vez dos aumentos salariais estipulados no Acordo de Empresa (AE) pela Comissão Arbitral.

O processo de negociação dos aumentos salariais no AE prolongou-se entre 1997 e 1999, tendo sido necessário o recurso a uma comissão arbitral, que "deu razão às pretensões dos pilotos e decretou um aumento muito elevado na altura", explicou ao DN fonte do Sindicato dos Pilotos da Aviação Civil (SPAC). À época, a administração da empresa referia que a decisão da Comissão Arbitral implicava um aumento dos salários dos pilotos de 94,8%, versão negada pelo SPAC. Em relação à tabela actual, o sindicato admite que os aumentos eram da ordem dos 20%.

De qualquer forma, e dado que a solução encontrada pela tutela foi a de propor a troca por uma participação na empresa, os pilotos garantem que "o acordo celebrado em 1999 é para ser cumprido, pois consagra direitos adquiridos no processo de privatização".

O sindicato garante que isto mesmo "já tem sido dito e reiterado ao Governo" e que, por enquanto, a reacção é de que "quando chegar a altura logo se vê". Os dirigentes do SPAC prometem manter uma postura "pró-activa" nesta matéria.

Questionados sobre o valor desta eventual participação no capital da empresa, os dirigentes do SPAC recusam avançar com números. "Não seria muito curial fazê-lo, até porque está sempre indexado à forma como vai ser exercido esse benefício", afirmam.

Ler Artigo Completo (Pág.1/2)

Seguirte >

PATROCÍNIO

FERRAMENTAS

22 Comentários

Enviar por Email Partilhar

10 Comentários

Imprimir

2354 Visualizações

Comentar este Artigo

0 Impressões

2 Comentários

0 E-votos

FERRAMENTAS



RELACIONADO

- Governo deve respeitar acordo
- Lisboa no 'top' 10 do turismo de negócios

TAGS

Política, Pilotos, privatização, TAP

REDES SOCIAIS

5 0 0

Partilhar Tweet +1

ESPECIAIS

Política Eleições legislativas 2011

Mundo Director do FM detido por agressão sexual

PUBLICIDADE

LEIA HOJE DN

MARAVILHAS DA GASTRONOMIA 21 FINALISTAS VOTE NO SEU PRATO PREFERIDO

Zoom VERÃO EM CONTA Visite o site >

Chegou o seu novo jornal digital de economia.

ELEIÇÕES LEGISLATIVAS VEJA AQUI OS RESULTADOS

últimas +tidas +comentadas +pesquisadas

FC Porto Atlético de Madrid quer Falcao, mas recusa pagar cláusula

Petróleo: decisão da Fed acelera queda de preços

Wall Street anima-se com promessa da Fed de manter juros perto de 0% até 2013

Gradações excepcionais Sindicato Nacional da Carreira dos Chefes a favor da devolução do dinheiro

Sub-21 Portugal empata a um golo com a Eslováquia

Chave Confira a chave do Euromilhões

MAIS

DESTAQUES DA SEÇÃO BULSA

- 17-07-11 [Corrida a empresas nos EUA através do Facebook](#)
- 06-07-11 [Verão asseta em melarie das vendas e justifica aversa em novos produtos](#)
- 06-07-11 [Cervejeiras à conquista dos mercados estrangeiros](#)
- 05-07-11 [Cercos de cubanos em alta](#)
- 05-07-11 [Empunheiros vão para fora devido à falta de obras](#)
- 05-07-11 [15 mil milhões de 'desembarques' de ações](#)
- 04-07-11 [Accionistas da NYSE aprovam fusão](#)
- 03-07-11 [Algarve e saída em ações intermédias](#)
- 02-07-11 [Restaurante 'happi' chega a Portugal](#)
- 02-07-11 [Banco de Inglaterra mantém taxa de juro](#)

Comentários

Respostas no Twitter

2 Comentários

Página 1/1

Ordenar por: **Data** Nº de Respostas 1

marcos

22.05.2011/09:29

Responder

Partilhar: Email Facebook Twitter
denunciar este comentário >

Este sr anonimo que escreveu o primeiro comentario ou nao sabe ler ou nao percebeu a noticia. Para a empresa ser privatizada os pilotos tem uma palavra a dizer. Quanto a trabalharem mais depois da privatizacao isso e impossivel visto os limites estarem perto dos permitidos por lei. Agora os outros trabalhadores Tap e que tem que se por a pau e toca a acabar com as maquinas de cafe em cada corredor dos edificios e toca a trabalhar e as 9 ja estao a trabalhar e so saem depois das 17 nao e comp agora que so chegam as 10 e saiem as 1630. A privatizacao so vai atingir quem nao produz e que eu saiba os pilotos nunca vao para casa com trabalho por fazer. As vezes e melhor as pessoas pensarem melhor antes de escreverem asneiras.

Anónimo

13.05.2011/09:17

Responder

Partilhar: Email Facebook Twitter
denunciar este comentário >

Meus senhores, preparem-se para a privatização, ou seja, preparem-se para serem tratados como trabalhadores , ou seja, trabalharão mais, receberão menos como os restantes trabalhadores da TAP que todos os dias dão o seu melhor.Está na hora de acabar a "manra".

Página 1/1

1

Comentar

Nome	E-mail
Comentário	
Caracteres disponíveis: 750	
<input type="checkbox"/> Receber alerta de resposta <input type="checkbox"/> Aparecer como Anónimo <input type="button" value="OK"/>	
<input type="checkbox"/> Lembrar dados pessoais	
<small>Nota: Os comentários deste site são publicados sem edição prévia e são da exclusiva responsabilidade dos seus autores. Consulte a Conduta do Utilizador, prevista nos Termos de Uso e Política de Privacidade. O DN reserva-se ao direito de apagar os comentários que não cumpram estas regras. Receber alerta de resposta - será enviado uma alerta para o seu e-mail sempre que houver uma resposta ao seu comentário. Aparecer como anónimo - os dados (nome e-mail) são ocultados. Os comentários podem demorar alguns segundos para ficarem disponíveis no site.</small>	
Se tem conta, faça Login Nome do utilizador <input style="width: 90%;" type="text"/> Password <input style="width: 90%;" type="password"/> <input type="button" value="Login >"/>	Se não tem conta, Registe-se aqui Esqueceu-se da password?

Legenda Utilizador Registado Utilizador Não Registado

Canal Peso Pesado

Adira ao MEO e veja em Exclusivo e GRÁTIS, 24h/dia o Canal Peso Pesado
www.mco.pt

Portátil Acer Aspire One

Na Staples! A melhor compra deste verão!
www.staples.pt

Classificados Grátis?

Classificados Grátis é no Coisas! Comprar - Vender - Alugar!
www.coisas.com

Lizo

Com 10 € em chamadas! Peça já o seu cartão grátis!
www.lizo.pt

Anúncios controlavante

PATROCÍNIO

Inquérito DN

A onda de violência que se tem feito sentir em Londres preocupa-o?

Sim
 Não

Diário de Notícias

Biblioteca de Verão

Guia Best Guide Lisboa

Construções na Areia

[Todas as Iniciativas DN](#)

Melhores Casinos Online?

Casinos Justos e de Confiança Hoje é o teu dia de sorte?
casinonline.co.pt/di-que-agui

Contactos desta empresa?

Morada, telefone, fax, email e site de todas as empresas
ainforma.pt/S_relatores_gratis

Foste Rei ou Princesa?

Descobre o que foste numa vida passada. Supreende-te aqui!
<http://reviver-o-passado.com/>

Aps, Lda

Contabilidade e Fiscalidade Mediação de Seguros, Financiamentos
www.apslda.pt

Anúncios controlavante

TAGS MAIS POPULARES

saude Galeria Acidente revista de imprensa Revista de Imprensa Internacional Reino Unido

Agências de 'rating' **Dinheiro**

VIVO Cinema distúrbios Londres

molins Norte Fotos Ásia **Europa**

Sul EUA e Américas música

DN

REVISTA DE IMPRENSA

Revistas de Imprensa

Cartaz

CICLOS Roman Polanski
por João Lopes

Portugal
gente que conta Grande Entrevista

Desporto
antiDOPING Todas as notícias
desporto sem drogas

[ÍCIO](#) [DESPORTO](#) [CARTAZ](#) [BOLSA](#) [GENTE](#) [ESPECIAIS](#) [GALERIAS](#) [ARQUIVO](#)

[▲ VOLTAR AO TOPO](#)

[Portugal](#) [Globo](#) [Economia](#) [Ciência](#) [Artes](#) [TV & Media](#) [Opinião](#) [Pessoas](#)

[Diário de Notícias](#), 2009 © Todos os direitos reservados | [Termos de Uso](#) e [Política de Privacidade](#) | [Ficha Técnica](#) | [Publicidade](#) | [Contactos](#)

AGAP ENABLED

[Melhores Casinos Online?](#)
Casinos Justos e de Confiança
Hoje é o teu dia de sorte?
casinoonline.co.pt/clique-aqui

[Foste Rei ou Princesa?](#)
Descobre o que foste numa
vida passada. Supreende-te
aqui!
<http://reviver-o-passado.com/>

[Classificados Grátis?](#)
Classificados Grátis é no
Coisas! Comprar - Vender -
Alugar!
www.coisas.com

[Soluções de Gestão](#)
A Phc disponibiliza cinco
diferente Gamas de Software
www.vortice-plus.pt

[Anúncios controlinveste](#)



controlinveste

[Agrário/Quarta](#) | [Diário de Notícias](#) | [Dinheiro Vivo](#) | [ENHedra](#) | [Jornal do Futebol](#) | [Jornal de Notícias](#) | [Quase-Clássicos](#) | [O Jogo](#) | [SportTV](#) | [TSF](#)

[Assinaturas](#) | [Ehlootes](#) | [Buzz Múica](#) | [Classificados Fifi](#) | [Cidade Life](#) | [Gastron](#) | [Loja do Jornal](#) | [Lovermill](#) | [Manager Zone](#) | [Reviver Soccer](#)