



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº nº 488/MAP – 19 Janeiro 2011

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência **S/comunicação de** **N/referência** **Data**

ASSUNTO: **RESPOSTA À PERGUNTA N.º 59/XI/2ª**

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 272 de 19 do corrente do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

Luís Guimarães de Carvalho

MO



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

19. JAN. 2011 - 000273

Exmo. Senhor
Dr. Luís Guimarães de Carvalho
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares

C/CONHECIMENTO

Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Secretário de Estado dos Transportes

**Assunto: Pergunta n.º 59/XI/2.ª da Senhora Deputada Luísa Roseira e Outros (PSD)
Metro do Porto
Prolongamento da Linha Verde do Metro do Porto à Trofa**

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, de informar o seguinte:

Como é de conhecimento geral, em resposta ao surgimento da crise financeira e económica mundial, foi desenvolvido pelo Estado Português, ao longo de 2008-2009, um conjunto de iniciativas de estímulo à economia e à manutenção do emprego que, apesar de terem obtido resultados positivos na mitigação dos impactes negativos da crise sobre as famílias e empresas, colocaram forte pressão sobre a despesa pública, reflectindo-se num défice das contas públicas superior a 9% em 2009.

O desencadeamento da segunda vaga da crise financeira mundial, associada ao surgimento de problemas e receios relacionados com as dívidas soberanas na Islândia, Dubai e Grécia, colocou uma forte pressão sobre o equilíbrio das finanças públicas em todos os países do mundo.

Nesse sentido, o Estado português assumiu fortes compromissos de redução do défice público e do endividamento das Empresas Públicas, vertidos quer no Programa de Estabilidade e Crescimento para 2010-2013, quer em sede das medidas de orientação de Política Orçamental para 2011 aprovadas em Setembro de 2010, quer ainda na Lei do Orçamento do Estado para 2011.

Importa recordar que quer o Programa de Estabilidade e Crescimento para 2010-2013, quer o Orçamento de Estado mereceram votação favorável da Assembleia da República.

No que diz respeito ao endividamento das Empresas Públicas, transcrevem-se de seguida alguns excertos relativos ao Programa de Estabilidade e Crescimento 2010-2013:

“A crise financeira e económica internacional afectou também, como não poderia deixar de ser, a economia portuguesa. Sobretudo durante o ano de 2009, mas já com significado em 2008, a actividade económica em Portugal foi fortemente condicionada pela propagação dos efeitos da crise, que se fez sentir, igualmente, nos principais parceiros comerciais do nosso país. Depois de um crescimento nulo em 2008, e apesar de ter acompanhado, no seio da zona euro, os primeiros países a iniciarem a recuperação económica, no segundo trimestre de 2009,



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Portugal registou no conjunto do ano transacto um crescimento negativo de 2,7% do PIB, ainda assim melhor do que a média verificada na zona euro ou na UE27. Paralelamente, registou um significativo aumento da taxa de desemprego, que se fixou em 9,5%, em média anual.

Inevitavelmente, a quebra das receitas do Estado e, em geral, o funcionamento dos estabilizadores automáticos, a par das medidas, concertadas entre os vários Estados-membros da União Europeia, de estímulo à economia e de apoio às empresas, aos desempregados e às famílias, tiveram consequências negativas sobre as contas públicas de todos os países. Portugal não foi excepção, pelo que o processo de consolidação orçamental, em curso com assinalável sucesso desde 2005, foi interrompido em 2008, em grande parte devido a uma significativa diminuição das receitas fiscais. Assim, entre 2007 e 2009 o défice português cresceu 6,7% p.p. do PIB, em linha com o nível de crescimento verificado na União Europeia, nos países da OCDE e no G-20. Por seu turno, a dívida pública teve, no mesmo período, um crescimento análogo ao verificado noutros países, situando-se agora nos 77,2% do PIB, ainda aquém da média que se regista na zona euro.

Face aos efeitos da crise na situação das contas públicas, e mantendo-se embora um conjunto de políticas indispensáveis para a necessária promoção do crescimento económico e do emprego, o presente PEC define, com determinação, uma estratégia clara e séria de consolidação orçamental, que assume o objectivo de reduzir o défice público para 2,8% do PIB até 2013 e de controlar o crescimento da dívida pública, de modo a inverter a actual trajectória e a obter também a sua redução em 2013. O Governo português assume este compromisso consciente de que um processo sério e consistente de consolidação orçamental, orientado para a sustentabilidade das contas públicas, representa uma condição necessária para o reforço da confiança e para um crescimento económico sustentado, contribuindo para corrigir os desequilíbrios macroeconómicos externos e para a promoção da competitividade da economia portuguesa.

(...)

No que se refere às despesas de capital, não obstante o papel que o investimento público continuará a ter na consolidação do crescimento económico, na modernização do País e na promoção das condições de competitividade da economia portuguesa, prevê-se o adiamento, por dois anos, dos projectos das linhas ferroviárias de alta velocidade Lisboa-Porto e Porto-Vigo (afastando assim quaisquer impactos orçamentais destes projectos até 2013), bem como a não assunção de novos compromissos com concessões rodoviárias, no quadro de um progressivo regresso do investimento público a níveis pré-crise."

(...)

Será adoptado um conjunto de medidas no âmbito do Sector Empresarial do Estado (SEE) que se vão reflectir positivamente na diminuição da despesa primária, uma vez que a racionalização de recursos visada por essas medidas vai diminuir as necessidades de transferências do Estado para o SEE, nomeadamente:



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- *Maior selectividade no investimento e estabelecimento de limites de endividamento;*
- *Contratualização do serviço público;*
- *Alinhamento do SEE com a Administração Pública no âmbito da contenção salarial e da frota automóvel;*
- *Revisão dos Planos de Pensões e de Saúde que não tenham suporte contributivo;*
- *Compras do SEE;*
- *Unidade de Tesouraria para empresas não financeiras do SEE.*

Selectividade no Investimento e Estabelecimento de Limites ao Endividamento das Empresas do Sector Empresarial do Estado

O Sector Empresarial do Estado (SEE) é muito diverso e heterogéneo, cobrindo todo o tipo de empresas e sectores de actividades e, em muitos casos, produzindo serviços públicos essenciais.

Sem pôr em causa a validade e a importância do papel público desempenhado pelas empresas do SEE, é fundamental vincar a exigência de maior selectividade no investimento público e adequar o crescimento do nível do endividamento do SEE à realidade do país, compatibilizando a aposta na modernização e no desenvolvimento, com a manutenção do investimento e endividamento em níveis sustentáveis.

Os critérios enunciados acima serão também aplicados aos investimentos das empresas públicas, aumentando a exigência no seu endividamento e melhorando o retorno dos investimentos realizados, não só para as empresas individualmente consideradas mas para o País.

A par da maior selectividade do investimento a levar a cabo através da Administração Pública, reforçar-se-ão os critérios de exigência e selectividade do investimento a levar cabo no âmbito do SEE, acautelando a sua sustentabilidade e volume em termos compatíveis com a capacidade de financiamento e de endividamento das empresas e do Estado.

Neste sentido, é fixado um limite máximo para o crescimento anual do endividamento das empresas públicas não financeiras, tendo por referência um crescimento médio anual de cerca de 5,5% (metade do verificado no período 2007-2009) até atingir um nível mais sustentável de 4% em 2013.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Quadro II.5. Limites de endividamento das empresas públicas não financeiras

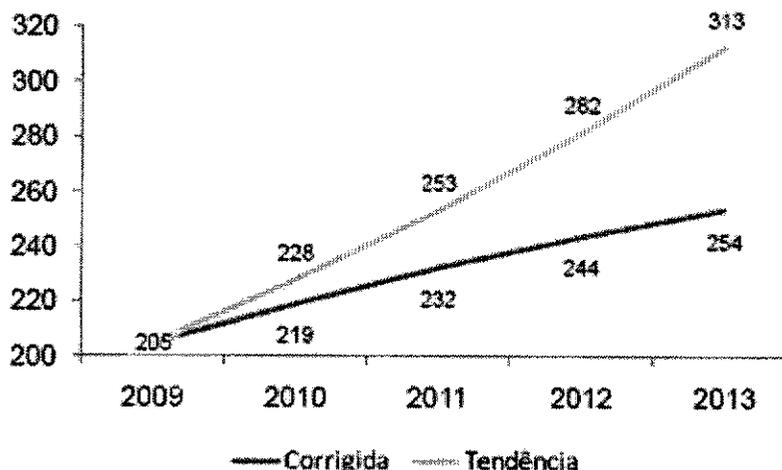
Ano	Limite máximo
2010	7%
2011	6%
2012	5%
2013	4%

Fonte: Ministério das Finanças e da Administração Pública.

Depois de nos anos 2002 a 2009, o endividamento das empresas do SEE ter crescido a uma taxa anual média de 11%, importa definir um limite máximo para o crescimento anual deste endividamento que no curto prazo deverá ser progressivamente reduzido para um nível mais sustentável de 4%.

O limite de endividamento será aplicado por grupo de empresas sob tutela de cada Ministério (não abrangendo as empresas estruturalmente não deficitárias), não devendo prejudicar a captação de fundos comunitários, e cabendo ao respectivo Ministério, em articulação com o Ministério das Finanças, a gestão do plafond global, de forma a dar flexibilidade à definição e implementação de políticas sectoriais”

Gráfico II.3. Endividamento do Sector Empresarial do Estado, 2009-2013
(Valores em milhões de euros)



Fonte: Ministério das Finanças e da Administração Pública.

Foi assim assumido pelo Estado Português, por um lado, um limite máximo para o crescimento anual do endividamento das empresas públicas não financeiras e, por outro lado, um conjunto de medidas de racionalização de estruturas e meios da administração directa e indirecta do Estado.

No sector de transportes ferroviários, é sobejamente conhecido que as receitas tarifárias pagas pelos passageiros são extremamente reduzidas por comparação com os custos associados à prestação do serviço ferroviário.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

No caso particular do Metro do Porto, trata-se de um sistema deficitário. A este propósito, apresenta-se de seguida um extracto da Demonstração de Resultados do Metro do Porto, S.A., respeitante ao ano de 2009, onde se pode constatar o efectivo grau de cobertura que as receitas de bilheteira têm sobre a totalidade de custos operacionais incorridos pela empresa:

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES DO EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2009

	Exercícios	
	2009	2008
Vendas e prestações de serviços	34.472.799	33.567.943
Custo das vendas e prestações de serviços	-123.653.472	-115.191.907
Resultados brutos	-99.180.674	-81.205.964
Outros proventos e ganhos operacionais	11.673.974	11.205.966
Custos de distribuição	-3.857.314	-3.225.807
Custos administrativos	-5.833.920	-5.658.342
Outros custos e perdas operacionais	-618.661	-3.457.345
Resultados operacionais	-97.626.595	-82.337.493
Custo líquido de financiamento	-50.662.742	-66.693.310
Ganhos (perdas) em filiais e associadas	125.968	440.531
Resultados correntes	-138.343.370	-148.590.252
Impostos sobre resultados correntes	-47.229	-28.947
Resultados correntes após impostos	-138.410.599	-148.619.199
Resultados extraordinários	0	0
Impostos sobre os resultados extraordinários	0	0
Resultados líquidos	-138.410.599	-148.619.199
Resultado por acção	-92,27	-95,08

Fonte: Relatório e Contas 2009

Daqui resulta que, no caso particular do Metro do Porto, esta empresa tem registado, desde o início da exploração, uma situação de substanciais défices anuais crónicos que se traduzem num aumento anual, contínuo e acelerado do seu endividamento.

Face ao exposto, foram dadas instruções a todas as empresas do sector público de transportes para adaptarem os seus planos de investimentos de modo a travar o respectivo aumento do endividamento, incluindo, naturalmente, o Metro do Porto.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Importa também recordar que alguns sectores da sociedade portuguesa, nomeadamente alguns partidos políticos, têm sucessivamente reclamado a suspensão de todas as grandes obras públicas, e em particular daquelas cujo modelo de negócio assenta no modelo de parcerias público-privadas (como é o caso do plano de expansão do Metro do Porto).

Ora, face à conjuntura actual do país, à situação financeira do Metro do Porto e ao défice de exploração que o sistema apresenta, importa introduzir rigorosos critérios de avaliação da sustentabilidade dos investimentos previstos.

É de salientar que o esforço de introdução de critérios de rigor e de adequação dos investimentos aos recursos disponíveis é transversal a todo o país, a toda a economia e a todas as empresas deste sector. A este propósito recordam-se, a título de exemplo, as alterações introduzidas logo no início de 2010 no projecto global da rede de alta velocidade bem como a reavaliação das Fases II e III do plano de expansão do Metro de Lisboa - projecto este estimado em mais de 2.400 Milhões de Euros.

Por último, reafirma-se o empenho deste Ministério na procura das melhores soluções que permitam conciliar as necessidades de equilíbrio e racionalidade económico-financeira de cada projecto com a oferta dos serviços de transporte público que melhor se adequem, em cada caso, à satisfação das necessidades de mobilidade das populações e promoção do desenvolvimento económico e social, e tendo sempre presente que a disponibilidade de recursos públicos pelos contribuintes Portugueses não é ilimitada.

Com os melhores cumprimentos.

A CHEFE DO GABINETE

Ana Sofia Silveira