



Auditoria de seguimento às recomendações formuladas em relatórios de auditoria a empresas do setor dos transportes públicos:







Auditoria de seguimento às recomendações formuladas nos seguintes relatórios de auditoria a empresas do setor dos transportes públicos:

- Relatório n.º23/2009 – 2ªSecção: STCP, S.A.
- Relatório n.º30/2009 – 2ªSecção: CARRIS, S.A.
- Relatório n.º07/2010 – 2ªSecção: Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
- Relatório n.º12/2010 – 2ªSecção: Metro do Porto, S.A.
- Relatório n.º49/2010 – 2ªSecção: Grupo Transtejo
- Relatório n.º26/2011 – 2ªSecção: Metro-Mondego, S.A





Ficha Técnica

EQUIPA AUDITORIA

Conceição Botelho dos Santos
Teodósio do Patrocínio

COORDENAÇÃO GERAL

Gabriela Ramos
(Auditora Coordenadora do DA IX)
António Garcia
(Auditor Chefe do DA IX)

CONCEPÇÃO, ARRANJO GRÁFICO E TRATAMENTO DE TEXTO

Ana Salina

*Este Relatório de Auditoria está
disponível no sítio do Tribunal de Contas
www.tcontas.pt*

*Para mais informações sobre o Tribunal
de Contas contacte:*

TRIBUNAL DE CONTAS
*Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA*

*Tel: 00 351 21 794 51 00
Fax: 00 351 21 793 60 33
Linha Azul: 00 351 21 793 60 08/9
Email: geral@tcontas.pt*





COMPOSIÇÃO DA 2.ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS QUE APROVOU ESTE RELATÓRIO

Relator:

Conselheiro José Manuel Monteiro da Silva

Adjuntos:

Conselheiro António Manuel Fonseca da Silva

Conselheiro João Manuel Macedo Ferreira Dias

ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I Sumário Executivo

II Corpo do Relatório

III Vista ao Ministério Público, Recomendação Final, Destinatários,
Publicidade e Emolumentos

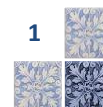
IV Anexo







I	SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
1.	INTRODUÇÃO	3
1.2.	<i>Exercício do contraditório</i>	<i>4</i>
2.	CONCLUSÕES.....	5
2.1.	<i>Problemas transversais do setor.....</i>	<i>5</i>
2.2.	<i>Grau de acolhimento das 129 recomendações.....</i>	<i>6</i>
2.3.	<i>Impacto das 61 recomendações totalmente acolhidas</i>	<i>7</i>
2.4.	<i>Situações supervenientes ao acolhimento das recomendações</i>	<i>7</i>
3.	RECOMENDAÇÕES.....	8
II	CORPO DO RELATÓRIO	11
4.	O GRAU DE ACOLHIMENTO DAS 129 RECOMENDAÇÕES POR RELATÓRIO DE AUDITORIA DE DESEMPENHO	11
5.	AS 61 RECOMENDAÇÕES ACOLHIDAS.....	11
6.	AS 23 RECOMENDAÇÕES ACOLHIDAS PARCIALMENTE.....	12
7.	AS 25 RECOMENDAÇÕES NÃO ACOLHIDAS	14
8.	AS OITO RECOMENDAÇÕES SEM EFEITO	17
9.	AS 12 RECOMENDAÇÕES SUSPENSAS.....	18
10.	EVOLUÇÃO DE INDICADORES DAS EMPRESAS ENTRE 2007 E 2012	18
III	VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO, RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	23
11.	VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO.....	23
12.	DECISÃO	23
13.	DESTINATÁRIOS.....	23
14.	PUBLICIDADE	24
15.	EMOLUMENTOS	24
IV	ANEXOS.....	27





ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – NÚMERO DE PASSAGEIROS	19
GRÁFICO 2 – VOLUME DE NEGÓCIOS RESULTANTE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE.....	19
GRÁFICO 3 – FINANCIAMENTO À EXPLORAÇÃO	20
GRÁFICO 4 – PERCENTAGEM DE COBERTURA DE RESULTADOS OPERACIONAIS PELO FINANCIAMENTO PÚBLICO ...	20
GRÁFICO 5 – EBITDA DAS EMPRESAS	21
GRÁFICO 6 – EBITDA DEDUZIDO DO FINANCIAMENTO À EXPLORAÇÃO	21
GRÁFICO 7 – GASTOS DE FINANCIAMENTO	21
GRÁFICO 8 – ESFOÇO DO ORÇAMENTO DO ESTADO POR PASSAGEIRO.....	22



ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1 – GRAU DE ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES DOS SEIS RELATÓRIOS SUJEITOS À AUDITORIA DE SEGUIMENTO.....	6
QUADRO 3 – IMPACTOS DAS RECOMENDAÇÕES TOTALMENTE ACOLHIDAS	7
QUADRO 2 – GRAU DE ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES POR RELATÓRIO SUJEITOS À AUDITORIA DE SEGUIMENTO	11



SIGLAS

A.C.E.	Agrupamento complementar de empresas
AMTP	Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto
CARRIS	Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa, S.A.
EBITDA	Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos.
E.P.	Estradas de Portugal, S.A.
E.P.E.	Entidade pública empresarial
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
I.P.	Instituto Público
ML	Metropolitano de Lisboa
MM	Metro-Mondego
MP	Metro do Porto
S.A.	Sociedade anónima
SEOPTC	Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
SEE	Sector Empresarial do Estado
Soflusa	Soflusa-Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto
TIP	Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.
Transtejo	Transtejo-Transportes Tejo, S. A.



I SUMÁRIO EXECUTIVO

1. INTRODUÇÃO

1.1. Natureza, objetivos e metodologia

1. O presente relatório integra as conclusões da auditoria de seguimento às recomendações formuladas pelo Tribunal de Contas nos seis relatórios¹ a seguir identificados, todos resultantes de auditorias de gestão efetuadas a empresas públicas do setor dos transportes públicos².
 - Relatório n.º 23/2009-2ªSecção, de 9 de julho: auditoria à STCP - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.
 - Relatório n.º 30/2009-2ªSecção, de 23 de setembro: auditoria à Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa, S.A.
 - Relatório n.º 7/2010-2ªSecção, de 25 de fevereiro: auditoria ao Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
 - Relatório n.º 12/2010-2ªSecção, de 8 de abril: auditoria à Metro do Porto, S.A.
 - Relatório n.º 49/2010-2ªSecção, de 16 de dezembro: auditoria ao grupo Transtejo.
 - Relatório n.º 26/2011-2ªSecção, de 5 de março: auditoria ao projeto da Metro-Mondego, S.A.
2. O objetivo genérico destas seis auditorias de gestão consistiu em apreciar a situação económico-financeira e a eficiência na gestão dos recursos públicos disponibilizados, em cada uma das empresas.
3. Foi apreciada, ainda, a qualidade do serviço público de transportes prestado, com base nas orientações do Livro Verde Sobre Serviços de Interesse Geral, de 21 de maio de 2003, elaborado pela Comissão das Comunidades Europeias, mas apenas nas auditorias que culminaram nos relatórios n.º 23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.), n.º 30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.), n.º 7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.) e n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).
4. Nos termos da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, as recomendações são emitidas *em ordem a serem supridas as deficiências da respetiva gestão financeira, bem como de organização e funcionamento dos serviços*³ e o não acatamento, reiterado e injustificado, dessas recomendações é sancionável⁴.
5. O objetivo da presente auditoria de seguimento, realizada em cumprimento da Resolução n.º 5/2012-2ªSecção, de 29 de novembro, do Tribunal de Contas, consistiu na apreciação do grau de acolhimento das recomendações formuladas nos seis relatórios. O resultado dessa apreciação, que integra os critérios

¹ Disponíveis no sítio da *Internet* do Tribunal de Contas em www.tcontas.pt.

² O Tribunal de Contas aprovou, ainda, o relatório n.º11/2013, de 23 de maio, da auditoria à Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa, S.A., e os relatórios n.º5/2004, de 25 de março, e n.º36/2005, de 24 de novembro, que incidiram no Metropolitano de Lisboa, E.P.E. O seguimento das recomendações destes três relatórios não é concretizado na presente auditoria e será realizado oportunamente.

³ Conforme artigo 54.º, n.º3, alínea i), da Lei n.º98/97, de 26 de agosto.

⁴ Conforme artigo 65.º, n.º1, alínea j), da Lei n.º98/97, de 26 de agosto, com a redação dada pela Lei n.º48/2006, de 29 de agosto.





utilizados pelo Tribunal, está sistematizado na forma de recomendação acolhida, acolhida parcialmente, não acolhida, sem efeito e suspensa.

6. Os trabalhos de campo da auditoria de seguimento foram realizados junto das entidades auditadas, entre outubro e dezembro de 2013.
7. Na preparação e no desenvolvimento desta ação foram seguidos os critérios, as técnicas e as metodologias acolhidas pelo Tribunal, designadamente os previstos no Regulamento da 2.ª Secção e no Manual de Auditoria e de Procedimentos, bem como, subsidiariamente, as metodologias geralmente aceites pela INTOSAI - International Organisation of Supreme Audit Institutions, da qual o Tribunal de Contas é membro.

1.2. Exercício do contraditório

8. Nos termos da Lei n.º 98/97⁵, de 26 de agosto, que vincula o Tribunal de Contas ao princípio do contraditório, o juiz relator do processo enviou, oportunamente, às entidades abaixo indicadas, o relato com os resultados e projeto de conclusões da auditoria de seguimento, para que aquelas, querendo-o, se pronunciassem sobre o mesmo.
 - Ministra de Estado e das Finanças.
 - Ministro da Economia.
 - Presidente do conselho de administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e Presidente da comissão executiva da Metro do Porto, S.A.
 - Presidente do conselho de administração da CARRIS, S.A. e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
 - Presidente do conselho de administração das empresas do grupo Transtejo.
 - Presidente do conselho de administração da Metro-Mondego, S.A.
 - Presidente do conselho diretivo do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
 - Presidente do conselho executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.
 - Presidente do conselho executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto.
 - Presidente do conselho de administração da EP – Estradas de Portugal, S.A.
 - Presidente da Câmara Municipal do Porto.
 - Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.
 - Presidente do conselho de administração do TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.
9. O Presidente do conselho de administração das empresas do grupo Transtejo e o Presidente do conselho diretivo do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., não se pronunciaram sobre o relatório.
10. As respostas recebidas foram devidamente analisadas e ponderadas pelo Tribunal e, em tudo o que contribuíram para aclarar e fixar a matéria de facto e de direito, foram tidas em conta na redação final deste relatório.
11. O Tribunal entende, ainda, fazer figurar, em anexo a este relatório, e dele fazendo parte integrante, as respostas que recebeu e dar-lhes a mesma publicidade que a este documento, tendo em vista contribuir para o mais amplo esclarecimento da opinião pública e dos contribuintes.

⁵ Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas (LOPTC), alterada e republicada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de agosto, e alterada pela Lei n.º 35/2007, de 13 de agosto, pela Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril, pela Lei n.º 61/2011, de 7 de dezembro, e pela Lei n.º 2/2012, de 6 de janeiro.



2. CONCLUSÕES

2.1. Problemas transversais do setor

12. Em termos gerais, da auditoria de seguimento resulta a identificação de recomendações que não foram acolhidas pelo Governo, as quais espelham problemas transversais do setor e das empresas públicas de transporte.
13. Trata-se de problemas que ao persistirem prejudicam a situação económica e financeira das empresas e o serviço público de transporte.
14. A oportunidade das matérias recomendadas com vista a sanar as insuficiências, a seguir identificadas, não é diminuída pelo anúncio do Governo de que se iniciarão, no segundo semestre de 2014, os processos concursais com vista à futura concessão da operação das empresas públicas de transporte a operar nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

A falta de contratualização do serviço público

15. O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, e o Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto⁶, impõem a obrigatoriedade de celebração de contratos de serviço público.
16. Sem essa contratualização não há garantias de que o serviço de transporte prestado, seja por entidade pública ou privada, inclui as obrigações de serviço público⁷ de transporte, que compete ao Estado definir, e que as eventuais compensações financeiras provenientes do Orçamento do Estado, a existirem, apenas financiam essas obrigações, como legalmente determinado.

A ineficácia das Autoridades Metropolitanas de Transportes na preparação dos documentos de planeamento estratégico

17. As Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto foram constituídas⁸ para elaborar, nomeadamente, os planos estratégicos e operacionais de mobilidade com vista a assegurar que são prestadas as obrigações de serviço público e que existe articulação entre transportes, evitando o desperdício de recursos.
18. Todavia, nesta matéria, aquelas autoridades metropolitanas revelaram-se ineficazes, já que não elaboraram os documentos necessários para a determinação do planeamento e organização do serviço público, independentemente de terem elaborado outros documentos relevantes. As empresas públicas operadoras continuam a planear e a desenvolver a atividade individualmente e sem referência a um plano estratégico de mobilidade, nas regiões de Lisboa e do Porto.
19. Aquela ineficácia assentou, mormente, no deficiente funcionamento dos órgãos sociais das autoridades e na falta de recursos técnicos e financeiros que lhes permitisse elaborar documentos de maior complexidade.

A descapitalização das empresas públicas de transporte

20. Este grupo de empresas públicas, com exceção da Metro-Mondego, S.A., perdeu a totalidade do capital social, apresentando capital próprio negativo, pelo que está abrangido pelo artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

⁶ Que aprova o regime jurídico para as subvenções públicas.

⁷ É a imposição definida ou determinada por uma autoridade competente com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas (álnea e), do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º1370/2007).

⁸ Lei n.º1/2009, de 5 de janeiro.





21. O artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro⁹, determina que nos casos em que as empresas públicas apresentem capital próprio negativo por um período de três exercícios económicos consecutivos devem ser tomadas medidas com vista a inverter a situação, nomeadamente a extinção das empresas.

22. À data do trabalho de campo da auditoria de seguimento, as empresas persistiam tecnicamente falidas.

A não celebração de contratos de gestão com os gestores públicos

23. O Governo não celebrou contratos de gestão com todos os gestores públicos, como manda o Estatuto do gestor público¹⁰.

24. Com esse procedimento, o Governo, para além de estar em incumprimento legal, impossibilita que se avalie o desempenho dos gestores públicos em função dos resultados alcançados face a metas e objetivos, quantificáveis e mensuráveis anualmente.

2.2. Grau de acolhimento das 129 recomendações

Quadro 1 – Grau de acolhimento das recomendações dos seis relatórios sujeitos à auditoria de seguimento

Unidade: Número de recomendações e percentagens

Grau de acolhimento das recomendações	Destinatários das recomendações									Total	
	Governo	Conselhos de administração das empresas públicas							Câmaras Municipais do Porto e VN Gaia		
		STCP, S.A.	CARRIS, S.A.	ML. E.P.E.	MP, S.A.	Grupo Transtejo	MM, S.A.	MP, S.A e Estradas de Portugal, S.A.			
Acolhida	20	6	6	9	12	5	3	-	-	61	47%
Acolhida parcialmente	14	4	-	-	3	1	-	1	-	23	18%
Não acolhida	19	-	2	1	1	1	-	-	1	25	20%
Sem efeito	1	-	2	4	-	1	-	-	-	8	6%
Suspensa	3	-	-	1	4	3	1	-	-	12	9%
Total	57	10	10	15	20	11	4	1	1	129	100%

Fonte: Conteúdo do ponto 3 do presente relatório

25. Tendo por referência o trabalho efetuado, das 129 recomendações formuladas nos seis relatórios de auditoria de desempenho, conclui-se, sucintamente, que (ver quadro anterior):

- 84 recomendações foram acolhidas (65% do total), das quais 61 foram totalmente acolhidas (47%) e 23 foram parcialmente acolhidas (18%).
- 25 recomendações não foram acolhidas (20%).
- 12 recomendações estavam suspensas (9%), uma vez que não foi possível avaliar o grau de acolhimento ou as condições para a sua exequibilidade ainda não tinham ocorrido ou carecem da realização de novas auditorias de desempenho ou financeiras que integrem nos seus objetivos a matéria em causa.
- 8 recomendações foram consideradas sem efeito (6%), uma vez que a posterior aprovação de normas legais alteraram as circunstâncias, implicando que aquelas recomendações perdessem a sua oportunidade.

26. 57 recomendações formuladas nos seis relatórios de auditoria de desempenho (44% do total) foram dirigidos ao Governo, na sua função legislativa, acionista e entidade tutelar das empresas. 71 recomendações foram dirigidas aos órgãos de gestão de empresas públicas e uma recomendação foi dirigida às Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia.

⁹ Que aprovou o regime jurídico do setor público empresarial e empresas públicas.

¹⁰ Artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro.





27. O Governo acolheu 34 das recomendações que lhe foram dirigidas (60%), dessas 20 estavam totalmente acolhidas e 14 parcialmente. O Governo não acolheu 19 recomendações (33%). As restantes 4 estavam suspensas ou sem efeito (ver quadro anterior).
28. O número de recomendações não acolhidas pelo Governo foi de seis no relatório n.º26/2011-2ª Secção (projeto da MM, S.A.), quatro no relatório n.º49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo), três no relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.) e de duas recomendações em cada um dos restantes relatórios.

2.3. Impacto das 61 recomendações totalmente acolhidas

Quadro 2 – Impactos das recomendações totalmente acolhidas

Categoria do impacto	Relatórios de auditoria da 2ª Secção						Total	%
	n.º23/2009 STCP, S.A.	n.º30/2009 CARRIS, S.A.	n.º7/2010 ML, E.P.E.	n.º12/2010 MP, S.A.	n.º49/2010 Grupo Transtejo	n.º26/2011 MM, S.A.		
A – Financeiro		(€2.463.438) ¹¹ (em 2012 e 2013)	(€1.805.272) ¹² (€1.737.644) ¹³ (em 2012 e 2013)	(4.842.000) ¹⁴ (em 2012 e 2013)	€1.393.000 ¹⁵	€1.123,8 ¹⁶ (€210.436) ¹⁷ (em 2012 e 2013)	7	11%
B – Publicação de legislação/regulamentação	1	1	1	1	1	-	5	8%
C - Promoção do cumprimento da legalidade e da regularidade		-	1	2	1	-	4	7%
D – Promoção da boa gestão financeira pública	2	2	2	3	5	6	20	33%
E - Promoção da boa governança, da transparência e da responsabilidade	1	-	-	2	1	-	4	7%
F - Promoção da qualidade do serviço prestado	4	4	7	6	-	-	21	34%
Total de recomendações acolhidas	8	8	13	15	9	8	61	100%

Fonte: Conteúdo do ponto 3 do presente relatório

29. Do impacto das 61 recomendações totalmente acolhidas nos seis relatórios, destaca-se a recuperação de quase 1,4 milhões de euros e a poupança de quase 11,1 milhões de euros, em 2012 e 2013. Assinala-se, ainda, a revisão da Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, que aprovou o regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes coletivos de passageiros, a contratualização das obrigações de serviço público entre o Estado e as empresas do grupo Transtejo, e o cumprimento do Decreto-Lei n.º 430/73, de 25 de agosto, que aprovou o regime jurídico dos agrupamentos complementares de empresas.
30. Para além destes impactos, o acolhimento de 21 recomendações contribuiu para a promoção da qualidade do serviço público prestado pelas empresas auditadas e o de 20 recomendações para a promoção da boa gestão financeira pública (ver quadro anterior).

2.4. Situações supervenientes ao acolhimento das recomendações

31. Os familiares de trabalhadores e trabalhadores reformados da Carris, S.A., e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., beneficiam de um tarifário mais vantajoso face aos restantes utilizadores habituais da rede, mesmo em relação aos que já beneficiam de descontos comerciais mensais.

¹¹ Recomendação 10 do relatório n.º30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.).

¹² Recomendação 16 do relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.).

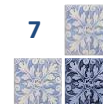
¹³ Recomendação 18 do relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.).

¹⁴ Recomendação 26 do relatório n.º12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).

¹⁵ Recomendação 18 do relatório n.º49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo).

¹⁶ Recomendação 15 do relatório n.º26/2011-2ªSecção (projeto da MM, S.A.).

¹⁷ Recomendação 10.1 do relatório n.º26/2011-2ªSecção (projeto da MM, S.A.).





32. Com a autorização do Governo¹⁸, os conselhos de administração daquelas empresas públicas aprovaram¹⁹ conceder, em 2014, descontos de 75% no título de transporte Navegante Rede para os familiares dos seus trabalhadores e reformados das empresas. Trata-se de uma percentagem de desconto que as empresas apenas concedem para eventos pontuais, mas longe dos descontos comerciais praticados para os títulos de transporte mensais em vigor que não chegavam a 40%.
33. As indemnizações compensatórias resultantes dos contratos de prestação de serviço público celebrados pelo Estado com as empresas do grupo Transtejo, para o período de 2012 a 2014, não têm sido suficientes para cobrir os défices operacionais gerados em cumprimento daqueles contratos.
34. Em 2009, data da realização da auditoria de gestão, o EBITDA do grupo Transtejo foi de 9 milhões de euros negativos. Em 2012 e 2013, já sob a égide dos contratos de prestação de serviços celebrados com o Estado, aquele indicador totalizou cerca de 8,3 e 7,5 milhões de euros negativos, respetivamente.
35. A informação sobre o direito à compensação em caso de interrupção do serviço de metropolitano é dificilmente localizável no sítio da *Internet* do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., [ver recomendação 25 do relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, S.A.)].
36. A Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto e o TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E., possuem competências sobre tarifário e bilhética que se sobrepõem, o que não favorece a gestão eficiente das duas entidades.

3. RECOMENDAÇÕES

37. Tendo em atenção o conteúdo e as conclusões do presente relatório, bem como as respostas das entidades que se pronunciaram em sede de contraditório, o Tribunal de Contas formula as seguintes recomendações.

Ao Governo:

38. **1.** Contratualizar com as empresas públicas de transporte a prestação de serviço público, em conformidade com o disposto na Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, e no Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto.

Esta recomendação substitui a recomendação 7 do relatório n.º 23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.), a recomendação 5 do relatório n.º 30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.), a recomendação 7 do relatório n.º 7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.) e a recomendação 5 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).

39. **2.** Cumprir o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais, tomando medidas com vista à capitalização das empresas públicas de transporte.

Esta recomendação substitui a recomendação 8 do relatório n.º 23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.), a recomendação 6 do relatório n.º 30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.) e a recomendação 3 do relatório n.º 49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo).

40. **3.** Celebrar contratos de gestão com os gestores públicos das empresas de transporte, conforme dispõe o Estatuto do Gestor Público, republicado pelo Decreto-Lei n.º98/2012, de 18 de janeiro.

Esta recomendação substitui a recomendação 2 do relatório n.º 7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.), a recomendação 6 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.) e a recomendação 10.2 do relatório n.º 26/2011-2ªsecção (MM, S.A.).

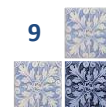
¹⁸ Conforme alegações apresentadas, em 30 de abril de 2014, pelo Chefe de Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações e alegações apresentadas, em 2 de maio de 2014, pela Chefe do Gabinete da Ministra das Finanças.

¹⁹ O conselho de administração da CARRIS, S.A., aprovou, em reunião de 2013, atribuir um desconto comercial de 75% na aquisição da assinatura mensal “Navegante rede”.





41. **4.** Cumprir as seguintes recomendações.
- 4.1.** Recomendações 4 e 5 formuladas no relatório n.º 7/2010-2ªSecção, de 25 de fevereiro: auditoria ao Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
- 4.2.** Recomendações 7, 8 e 9 formuladas no relatório n.º 49/2010-2ªSecção, 16 de dezembro: auditoria às empresas do grupo Transtejo.
- 4.3.** Recomendações 5, 6, 7, 9 e 12 formuladas no relatório n.º 26/2011-2ªSecção, de 5 de março: auditoria ao projeto da Metro-Mondego, S.A.
42. **5.** Concluir os trabalhos já iniciados e desencadear as medidas necessárias para que sejam totalmente acolhidas as recomendações seguintes.
- 5.1.** Recomendações 1 e 3 formuladas no relatório n.º 23/2009-2ªSecção, de 9 de julho: auditoria à STCP-Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.
- 5.2.** Recomendação 11 formulada no relatório n.º 7/2010-2ªSecção, de 25 de fevereiro: auditoria ao Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
- 5.3.** Recomendação 4 formulada no relatório n.º 49/2010-2ªSecção, 16 de dezembro: auditoria às empresas do grupo Transtejo.
43. **6.** Rever o modelo de funcionamento e de financiamento das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto e diligenciar para que os documentos de planeamento estratégico previstos na Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, sejam elaborados com a brevidade possível e a tempo de sustentarem as anunciadas concessões da operação dos transportes públicos das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.
- Esta recomendação substitui as recomendações 4 e 6 do relatório n.º 23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.), as recomendações 2 e 3 do relatório n.º 30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.), as recomendações 8 e 9 do relatório n.º 7/2010 - 2ªSecção (ML, E.P.E.), as recomendações 2 e 3 do relatório n.º 12/2010 - 2ªSecção (MP, S.A.) e a recomendação 1 do relatório n.º 49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo).
44. **7.** Promover a apresentação de uma proposta para a simplificação do zonamento tarifário da área metropolitana do Porto.
- Esta recomendação substitui as recomendações 9 do relatório n.º 23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.) e 18 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).
45. **8.** Promover a criação de um Provedor do cliente dos transportes públicos da área metropolitana do Porto.
- Esta recomendação substitui a recomendações 25 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).
46. **9.** Ponderar a revisão dos contratos de prestação de serviços celebrados com a Transtejo, S.A., e a Soflusa, S.A., de modo a adequar a compensação financeira às obrigações de serviço público contratualizadas.
47. **10.** Diligenciar para que sejam clarificadas as competências estatutárias do TIP-Transportes Intermodais do Porto, A.C.E., impedindo a sobreposição entre essas e as atribuições legais da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto.





48. **11.** Implementar a aproximação gradual dos descontos concedidos aos familiares de trabalhadores e trabalhadores reformados das empresas públicas de transporte aos restantes descontos comerciais decorrentes das políticas comerciais das empresas.
49. **12.** Emanar orientações às empresas de transporte público que beneficiem de financiamento do Orçamento do Estado para que divulguem, no sítio da *Internet*, os descontos comerciais, mensais e pontuais, que atribuem, bem como as normas internas aplicáveis para a correspondente atribuição, favorecendo, desse modo, o princípio da transparência.
50. **13.** Diligenciar para que a titularidade dominial e responsabilidade pela ponte Infante Dom Henrique, sobre o rio Douro, seja oficialmente atribuída e assumida.

Ao conselho de administração da STCP, S.A.:

51. **14.** Concluir os trabalhos em curso e adotar as medidas necessárias para que sejam totalmente acolhidas as recomendações 10, 14 e 17 formuladas no relatório n.º 23/2009-2ªSecção, de 9 de julho.

Ao conselho de administração da CARRIS, S.A.:

52. **15.** Cumprir as recomendações 8 e 9 formuladas no relatório n.º 30/2009-2ªSecção, de 23 de setembro.

Ao conselho de administração do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.:

53. **16.** Cumprir a recomendação 15 formulada no relatório n.º 7/2010-2ªSecção, de 25 de fevereiro.
54. **17.** Relocalizar a informação sobre o direito à compensação em caso de interrupção do serviço de metropolitano disponível no sítio da *Internet* da empresa, tornando-a facilmente localizável.

Ao conselho de administração da Metro do Porto, S.A.:

55. **18.** Cumprir a recomendação 16 formulada no relatório n.º 12/2010-2ªSecção, de 8 de abril.
56. **19.** Concluir os trabalhos em curso e adotar as medidas necessárias para que seja totalmente acolhida a recomendação 11 daquele relatório (n.º 12/2010-2ªSecção).

Aos conselhos de administração da Metro do Porto, S.A., e da Estradas de Portugal, S.A.:

57. **20.** Protocolar a partilha da titularidade dominial e da assunção das responsabilidades financeiras correspondentes à ponte D. Luís I, sobre o rio Douro, tal como proposto no parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República.

Esta recomendação substitui a recomendações 28 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).

Ao conselho de administração das empresas do grupo Transtejo:

58. **21.** Cumprir a recomendação 15 formulada no relatório n.º 49/2010-2ªSecção, 16 de dezembro.
59. **22.** Concluir os trabalhos em curso e adotar as medidas necessárias para que seja totalmente acolhida a recomendação 13 daquele relatório (n.º 49/2010-2ªSecção).

Às Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia:

60. **23.** Executar diligências para que a titularidade dominial e as responsabilidades financeiras pela manutenção e conservação da Ponte Dom Henrique, sobre o rio Douro, sejam oficialmente atribuídas e assumidas.

Esta recomendação substitui a recomendação 29 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.).



II CORPO DO RELATÓRIO

4. O GRAU DE ACOLHIMENTO DAS 129 RECOMENDAÇÕES POR RELATÓRIO DE AUDITORIA DE DESEMPENHO

61. O grau de acolhimento das recomendações em cada um dos seis relatórios de desempenho está presente no quadro seguinte.

Quadro 3 – Grau de acolhimento das recomendações por relatório sujeitos à auditoria de seguimento

Identificação dos relatórios	Grau de acolhimento das recomendações										Total
	Acolhida		Acolhida parcialmente		Não acolhida		Sem efeito		Suspensa		
Relatório n.º23/2009-2ª Secção: STCP, S.A.	8	42%	8	42%	2	11%	-	-	1	5%	19
Relatório n.º30/2009-2ª Secção: CARRIS, S.A.	8	50%	2	12,5%	4	25%	2	12,5%	-	-	16
Relatório n.º7/2010-2ª Secção: Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	13	50%	4	15%	4	15%	4	15%	1	4%	26
Relatório n.º12/2010-2ª Secção: Metro do Porto, S.A.	15	52%	6	20%	4	14%	-	-	4	14%	29
Relatório n.º49/2010-2ª Secção: grupo Transtejo	9	43%	3	14%	5	24%	1	5%	3	14%	21
Relatório n.º26/2011-2ª Secção: projeto da Metro-Mondego, S.A.	8	44%	-	-	6	33%	1	6%	3	17%	18

Fonte: Resultado do trabalho de auditoria.

62. O número de recomendações formuladas em cada relatório variou entre as 16 e as 29 recomendações. O relatório n.º 12/2010 – 2ªSecção (MP, S.A.) tinha o maior número absoluto e percentual de recomendações totalmente acolhidas: 15 recomendações (52%).
63. O relatório n.º 26/2011 – 2ªSecção (MM, S.A.) tinha o maior número absoluto e percentual de recomendações não acolhidas: 6 recomendações (33%), todas dirigidas ao Governo.

5. AS 61 RECOMENDAÇÕES ACOLHIDAS

64. As 61 recomendações que o Tribunal considera que foram totalmente acolhidas pelos destinatários são as seguintes:

- Do Relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.): recomendações 2, 5, 11, 12, 13, 15, 16 e 18.
- Do Relatório n.º30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.): recomendações 1, 4, 7, 10, 13, 14, 15 e 16.
- Do Relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.): recomendações 1, 3, 6, 10, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25 e 26.
- Do Relatório n.º12/2010-2ªSecção (MP, S.A.): recomendações 1, 4, 7, 10, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 22, 23, 24, 26 e 27.





- Do Relatório n.º49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo): recomendações 2, 5, 6, 10, 11, 14, 18, 20 e 21.
- Do Relatório n.º26/2011-2ª Secção (MM, S.A.): recomendações 1, 3, 4, 10.1²⁰, 11, 13, 14 e 16.

6. AS 23 RECOMENDAÇÕES ACOLHIDAS PARCIALMENTE

65. As 23 recomendações que foram acolhidas parcialmente respeitavam a situações em que os destinatários iniciaram trabalhos com vista ao acolhimento, mas cujo resultado não se havia concretizado até à data da auditoria de seguimento.
66. A concretização dos trabalhos em curso com vista à obtenção dos resultados recomendados é da maior relevância por se considerar que as recomendações continuam a manter a oportunidade. As recomendações acolhidas parcialmente são as que estão agregadas nos parágrafos seguintes.
67. ■ Que o Estado, enquanto titular da função legislativa, atualize o Regulamento de Transportes em Automóvel (RTA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 37 272, de 31 de dezembro de 1948 [recomendação 1 do relatório n.º 23/2009-2.ªSecção (STCP, S.A.)].
68. Pelo ofício de 4 de agosto de 2013, o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações informou que a revisão do RTA estava a ser ultimada.
69. ■ Que o Governo impulse a formalização de planos estratégicos para a mobilidade nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto [recomendação 4 do relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.), recomendação 2 do relatório n.º 30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.), recomendação 9 do relatório n.º 7/2010-2ªSecção: (ML, E.P.E.), recomendação 2 do relatório n.º12/2010-2ªSecção (MP, S.A.) e recomendação 1 do relatório n.º 49/2019-2ªSecção (grupo Transtejo)].
70. Foi aprovado o Plano Estratégico dos Transportes para o horizonte 2011-2015 pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011, publicada no Diário da República, em 10 de novembro. Todavia, aquelas áreas metropolitanas continuam a necessitar de documentos de planeamento estratégico que desenvolvam e aprofundem as orientações já expressas naquele plano e que sirvam de referência à oferta das empresas de transportes públicos. Esta competência está legalmente atribuída às Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto.
71. ■ Que o Governo promova para que as empresas públicas operadoras de transporte público na região de Lisboa e da área metropolitana do Porto partilhem, nas situações em que possam ser complementares, as decisões sobre planeamento e estratégias empresariais [recomendação 6 do relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.), recomendação 3 do relatório n.º30/2009-2ªSecção (CARRIS, S.A.), recomendação 8 do relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.) e recomendação 3 do relatório n.º12/2010-2ªSecção (MP, S.A.)].
72. Contribuiu para o acolhimento daquela recomendação a decisão do Governo de que a CARRIS, S.A., e o Metropolitano de Lisboa, E.P.E., por um lado, e a Transtejo, S.A., e a Soflusa, S.A., (empresas do grupo Transtejo), por outro lado, partilhassem a mesma equipa de gestores públicos. Também a STCP, S.A., e a Metro do Porto, S.A., partilhavam o mesmo Presidente e um vogal (ambos não executivos na STCP, S.A.).
73. Igual contributo foi dado, por decisão do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações²¹, com a designação de um grupo de trabalho que elaborou uma proposta para racionalizar, com base na complementaridade, a oferta da rede de transportes coletivos nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

²⁰ A recomendação 10 foi subdividida nos pontos 10.1, 10.2 e 10.3, sendo que a 10.1 respeita à redução do número de administradores da empresa.

²¹ Despacho n.º13370/2011, de 6 de outubro.



74. Todavia, as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, que têm competência legal²² para o efeito, não elaboraram os documentos de planeamento estratégico e de coordenação do serviço público de transportes a serem cumpridos pelas operadoras de transporte público, apesar dos contributos já existentes para a aprovação daqueles documentos.
75. ■ Que o Estado promova a nomeação dos titulares dos órgãos sociais da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto [recomendação 3 do relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.)].
76. À data da auditoria de seguimento estavam por substituir dois dos três vogais executivos, por terem resignado ao cargo, um em 29 de fevereiro de 2012 e o outro em 19 de março de 2014.
77. ■ Que o Governo defina as linhas de orientação estratégica específicas para o Metropolitano de Lisboa e promova a celebração de contratos de gestão com os gestores públicos daquela Empresa [recomendação 2 do relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.)].
78. Em sede de contraditório, o Governo informou o Tribunal de que, tendo sido aprovado do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, estava a ser trabalhada a minuta do contrato de gestão para dar acolhimento à recomendação.
79. ■ Que o Governo promova a divulgação mais eficaz dos quiosques multimédia acessíveis ao portal Transport.pt [recomendação 11 do relatório n.º7/2010-2ªSecção (ML, E.P.E.)].
80. O novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, em fase de elaboração, poderá ser um contributo para o acolhimento da recomendação se impuser aos operadores de transporte que prestem informação atualizada ao IMT, I.P., tal como referido nas alegações apresentadas pelo Chefe do Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.
81. ■ Que o Governo concretize a fusão entre a Transtejo - Transportes Tejo, S. A., e a Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A. [recomendação 4 do relatório n.º49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo)].
82. À data do trabalho de campo da auditoria de seguimento aquela fusão não se havia concretizado. Porém, o Governo nas suas alegações indicou a concretização desse objetivo a curto prazo.
83. ■ Que os conselhos de administração da STCP, S.A., e da Metro do Porto, S.A., diligenciem pela simplificação do zonamento tarifário [recomendação 9 do relatório n.º 23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.) e recomendação 18 do relatório n.º12/2010-2ªSecção (MP, S.A.)].
84. Com vista ao acolhimento da recomendação foi constituída uma Comissão de Gestão, no âmbito da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto (AMTP), que ficou encarregue de efetuar uma análise detalhada e apresentar uma conclusão sobre a simplificação tarifária até dezembro de 2012, o que não foi concretizado. O presidente daquela comissão apresentou, entre outros, a falta de recursos financeiros, o atraso na nomeação dos órgãos sociais da STCP, S.A., e da Metro do Porto, S.A., e a indefinição das competências entre a AMTP e o TIP-Transportes Intermodais do Porto, A.C.E., como justificações para não ter sido apresentada a proposta para a simplificação do zonamento tarifário.
85. ■ Que os conselhos de administração da STCP, S.A., e da Metro do Porto, S.A., promovam uma gestão comum dos modelos de comunicação empresarial [recomendação 10 do relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.) e recomendação 11 do relatório n.º12/2010-2ªSecção (MP, S.A.)].
86. À data do trabalho de campo da auditoria de seguimento não existia uma gestão comum entre as empresas públicas que partilhavam a mesma bilhética e tarifário, mas existiam diversas iniciativas comunicacionais partilhadas entre as empresas.

²² Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro.





87. ■ Que o conselho de administração da STCP, S.A., diligencie para que o número de serviços não realizados pela Empresa seja reduzido significativamente [recomendação 14 do relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.)].
88. O Vogal Executivo da STCP, S.A., informou, em sede de contraditório, que foi requerida autorização ao Ministério das Finanças para o recrutamento de 60 motoristas. A autorização não havia sido concedida, àquela data. De acordo com aquele gestor público, aquela autorização será um contributo para o acolhimento da recomendação.
89. ■ Que o conselho de administração da STCP, S.A., desenvolva o sistema SAEIP – Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros, no sentido de contribuir para disponibilizar mais e melhor informação aos passageiros [recomendação 17 do relatório n.º23/2009-2ªSecção (STCP, S.A.)].
90. Os Painéis de Informação ao Público com informação sobre o tempo de espera nas paragens, desenvolvido a partir do sistema SAEIP, não estavam em funcionamento, apesar de existirem outros serviços de informação aos clientes, como, por exemplo, o SMBUS, Gobus, Infoboard, projeto Move-me, Próximas Paragens.
91. ■ Que o conselho de administração da Metro do Porto, S.A., diligencie pela celeridade na criação do Provedor do Cliente do metro ligeiro do Porto [recomendação 25 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.)].
92. Apesar de a Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto ter acordado formalmente com aquele órgão executivo que constituiria um provedor, nenhuma diligência efetiva foi tomada nesse sentido.
93. ■ Que os conselhos de administração da Metro do Porto, S.A., e da Estradas de Portugal, S.A., acordem sobre a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luís I sobre o rio Douro [recomendação 28 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.)].
94. Embora ainda não exista o protocolo recomendado, o Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República já proferiu parecer sobre a matéria que foi homologado, em 13 de março de 2013, pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações. As Estradas de Portugal, S.A., informaram o Tribunal estarem a preparar um protocolo que vá ao encontro do conteúdo daquele parecer.
95. ■ Que o conselho de administração do grupo Transtejo reveja os acordos de empresa e tome as decisões necessárias no sentido de reduzir o pagamento de horas não trabalhadas e de eliminar benefícios, subsídios e prémios que não incrementam nem a produtividade, nem a qualidade do desempenho [recomendação 13 do relatório n.º 49/2010-2ªSecção (grupo Transtejo)].
96. Os acordos de empresa existentes no grupo Transtejo não foram revistos, mas foram tomadas medidas que redundaram na redução do número de horas extraordinárias e no aumento da produtividade no grupo.

7. AS 25 RECOMENDAÇÕES NÃO ACOLHIDAS

97. Não foram acolhidas 25 recomendações, as quais mantêm a oportunidade e cuja implementação contribuiria para o cumprimento da conformidade, para a boa gestão pública, para a transparência e para a qualidade do serviço público de transporte. Ainda assim, o Tribunal toma boa nota dos esforços e diligências que o Governo tem estado a promover no sentido de encontrar soluções para os problemas estruturais do setor que se arrastam há longa data.
98. **No relatório n.º 23/2009 - 2ª Secção, de 9 de julho (STCP-Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.): duas recomendações dirigidas ao Governo.**



99. **Recomendação 7:** Que o Governo, enquanto acionista e entidade tutelar, «contratualize com a STCP – Sociedade de Transporte Colectivos do Porto, S. A. – as suas Obrigações de Serviço Público, em cumprimento do Decreto-Lei n.º167/2008, de 26 de Agosto. Contrato esse que especifique, claramente, os critérios qualitativos mínimos obrigatórios dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente, o qual tenha em conta quer os custos que devem, legitimamente, ser suportados pelo Orçamento do Estado, logo pelo esforço contributivo dos contribuintes, quer a reposição do equilíbrio operacional da Empresa, permitindo-lhe inverter a atual dependência crescente do endividamento».
100. **Recomendação 8:** Que o Governo, enquanto acionista e entidade tutelar, «proceda, assim que oportuno, ao saneamento financeiro da STCP – Sociedade de Transporte Colectivos do Porto, S. A. e, bem assim, se reponha o Capital Próprio da Empresa, conforme preconiza o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais».
- 101. No relatório n.º 30/2009 - 2ª Secção, de 23 de setembro (Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa, S.A.):** duas recomendações dirigidas ao Governo e duas dirigidas ao conselho de administração da CARRIS, S.A.
102. **Recomendação 5:** Que o Governo «contratualize, com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A., as suas Obrigações de Serviço Público, em cumprimento do Decreto-Lei n.º167/2008, de 26 de agosto. Contrato esse que especifique, claramente, os critérios qualitativos mínimos obrigatórios dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente, o qual tenha em conta quer os custos que podem, legitimamente, ser suportados pelo Orçamento do Estado, logo pelo esforço contributivo dos contribuintes, quer a reposição do equilíbrio operacional da Empresa, permitindo-lhe inverter a atual dependência do endividamento externo».
103. **Recomendação 6:** Que o Governo «proceda, assim que oportuno, ao saneamento financeiro da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A. e, bem assim, à reposição do Capital Próprio da Empresa, conforme preconiza o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais».
104. **Recomendação 8:** Que o conselho de administração da CARRIS, S.A., «intente esforços no sentido de serem fomentados investimentos na construção de parques de estacionamento fora da cidade de Lisboa com boas ligações à rede de transportes públicos».
105. **Recomendação 9:** Que o conselho de administração da CARRIS, S.A., «implemente as medidas necessárias para que a metodologia da contagem dos passageiros transportados assente nas validações registadas no sistema Bilhética Sem Contacto».
- 106. No relatório n.º 7/2010-2ª Secção, de 25 de fevereiro (Metropolitano de Lisboa, E.P.E.):** três recomendações dirigidas ao Governo e uma dirigida ao conselho de administração do Metropolitano de Lisboa, S.A.
107. **Recomendação 4:** Que o Governo «clarifique quais os Bens do Domínio Público que, nos termos da lei, se encontram afetos à atividade do Metropolitano de Lisboa, em particular no que se refere à atribuição da propriedade das ILD – Infraestruturas de Longa Duração, definindo expressa e formalmente se aquelas são abrangidas ou não por aquela classificação».
108. **Recomendação 5:** Que o Governo «proceda diligentemente à revisão das matérias constantes do Decreto-Lei n.º196/80, de 20 de junho, tal como se havia comprometido, contribuindo, desta forma, para a definição clara dos moldes de financiamento ao investimento em ILD – Infraestruturas de Longa Duração, das responsabilidades a assumir pelas partes e, ainda, para o cabal esclarecimento das matérias que se traduziram no seguimento de procedimentos menos adequados nas Demonstrações Financeiras da Empresa, as quais foram alvo de Reservas por parte dos Auditores Externos e de Certificação Legal de Contas».
109. **Recomendação 7:** Que o Governo «contratualize com o Metropolitano de Lisboa, E.P.E. as suas Obrigações de Serviço Público, em cumprimento do Decreto-Lei n.º167/2008, de 26 de agosto. Contrato esse que especifique, claramente, os critérios qualitativos mínimos dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente, o qual tenha em conta quer os custos que podem, legitimamente, ser suportados pelo Orçamento do Estado, logo pelo esforço contributivo dos contribuintes, quer a reposição do





equilíbrio operacional da Empresa, permitindo-lhe inverter a atual dependência crescente do endividamento».

110. **Recomendação 15:** Que o conselho de administração do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., «reveja os procedimentos contabilísticos relativos à não depreciação das ILD - Infraestruturas de Longa Duração, mediante as disposições contidas nos normativos contabilísticos aplicáveis à Empresa nesta matéria».
111. **No relatório n.º 12/2010-2ª Secção, de 8 de abril (Metro do Porto, S.A.):** duas recomendações dirigidas ao Governo, uma dirigida ao conselho de administração da Metro do Porto, S.A., e uma dirigida às câmaras municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia.
112. **Recomendação 5:** Que o Governo «contratualize com a Metro do Porto, S. A., as obrigações de serviço público desta, em cumprimento do DL n.º 167/2008, de 26 de agosto, e das Bases de Concessão do Estado português à Empresa, aprovadas pelo DL n.º 394-A/98, de 15 de dezembro (e suas alterações). Contrato esse que especifique com clareza, rigor e pormenor, os critérios qualitativos mínimos dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente, o qual tenha em conta quer os custos da Empresa, e respetivas percentagens, que devem ser, legitimamente, suportados pelo Orçamento do Estado, logo pelo esforço contributivo dos contribuintes, quer a reposição do equilíbrio operacional da Empresa, permitindo-lhe inverter a atual dependência crescente do endividamento».
113. **Recomendação 6:** Que o Governo «celebre contratos de gestão com os gestores públicos da Metro do Porto, S. A de acordo com o Estatuto do Gestor Público aprovado pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março».
114. **Recomendação 16:** Que o conselho de administração da Metro do Porto, S.A., «diligencie para que a Metro do Porto, S.A, ainda que indiretamente, apenas usufrua de situações de trabalho temporário no estrito cumprimento da lei aplicável e quando outra solução menos desfavorável para o trabalhador não houver».
115. **Recomendação 29:** Que as câmaras municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia «cumpram ou renegociem o protocolo que celebraram, de livre e espontânea vontade, com a Metro do Porto (em 20/01/1999, a CM Porto e, em 02/05/2000, a CM Vila Nova de Gaia), assumindo a titularidade dominial da Ponte Infante D. Henrique e respetiva responsabilidade pela sua manutenção e conservação».
116. **No relatório n.º 49/2010-2ª Secção, 16 de dezembro (grupo Transtejo):** quatro recomendações dirigidas ao Governo e uma dirigida ao conselho de administração do grupo Transtejo.
117. **Recomendação 3:** Que o Governo «reponha o capital social perdido das empresas do grupo Transtejo, conforme preconiza o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais».
118. **Recomendação 7:** Que o Governo «emane orientação para que todas as empresas operadoras de transporte público do SEE atualizem os números da procura com base nas validações efetuadas no sistema de rede e sejam esses os números constantes dos documentos oficiais, nomeadamente os de prestação de contas das empresas».
119. **Recomendação 8:** Que o Governo «apoie os gestores públicos na revisão dos acordos de empresa, em vigor no grupo Transtejo, necessária ao incremento da produtividade e à adequação ao sector empresarial privado e a outros sectores do Estado e promova, nesta matéria, quanto possível, a harmonização entre as empresas do sector público de transportes».
120. **Recomendação 9:** Que o Governo «avalie, divulgando o respetivo resultado, se o procedimento das empresas do SEE de utilizarem viaturas em regime de Aluguer Operacional de Viaturas, por um período de 48 meses, é o mais vantajoso economicamente para essas empresas, face a outras alternativas possíveis, e atue conforme essa avaliação».
121. **Recomendação 15:** Que o conselho de administração «proceda à atualização dos números da procura com base nas validações efetuadas no sistema de entrada na rede e sejam esses os números constantes nos seus documentos oficiais e de prestação de contas».





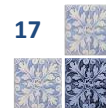
- 122. No relatório n.º 26/2011-2ª Secção, de 5 de março (projeto da Metro-Mondego, S.A.): seis recomendações dirigidas ao Governo.**
123. **Recomendação 5:** Que o Governo «sempre que decidir antecipar a entrega de PIDDAC - Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central - às empresas públicas, quantifique os custos que tal aporta para o Orçamento do Estado».
124. **Recomendação 6:** Que o Governo «seja célere e oportuno na apreciação do pedido de acumulação de funções por parte dos gestores públicos e obste, preferencialmente, à existência de gestores públicos que não estejam a tempo completo nas empresas públicas que gerem».
125. **Recomendação 7:** Que o Governo «decida, com brevidade, sobre o destino da continuidade do investimento no metro ligeiro de superfície nas áreas dos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, indicando, com clareza: Qual o modo de transporte público que será adotado entre a Lousã e Coimbra; se, e quando, será construída a linha de metro do hospital».
126. **Recomendação 9:** Que o Governo «caso não se concretize a integração da Metro-Mondego na REFER, como previsto na RCM n.º 101-A/2010, de 27 de dezembro, reavalie o benefício para o projeto sistema de mobilidade do Mondego da intervenção das três empresas públicas envolvidas na construção e operacionalização do sistema de metro ligeiro (Metro-Mondego, SA, CP – Comboios de Portugal, EPE, e REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE), ponderando, ainda, em que medida poder-se-ia beneficiar da experiência da Metro do Porto, SA».
127. **Recomendação 10.2:** Que o Governo «caso decida pela continuidade da Metro-Mondego, SA, celebre contratos de gestão com os gestores públicos, conforme possibilita o Estatuto do Gestor Público previsto pelo Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de março».
128. **Recomendação 12:** Que o Governo «promova para que fique definido como e quando será a REFER – Rede Ferroviária Nacional, EPE, e a CP–Comboios de Portugal, EPE, ressarcidas dos custos dos investimentos que têm vindo a realizar no sistema de mobilidade do Mondego».

8. AS OITO RECOMENDAÇÕES SEM EFEITO

129. O Tribunal considera que as oito recomendações, a seguir mencionadas, perderam o efeito devido a factuais supervenientes.
130. As recomendações concernentes à fixação de tetos limitativos para a atribuição e complementos de pensão, reforma e sobrevivência perderam a atualidade com a entrada em vigor do artigo 75.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro²³, que restringiu e disciplinou o pagamento de complementos de pensão por empresas públicas [recomendação 11 do relatório n.º 30/2009–2ª Secção (CARRIS, S.A.) e recomendação 17 do relatório n.º 7/2010–2ª Secção (ML, E.P.E.)].
131. As recomendações respeitantes à circulação gratuita nas redes de transporte perderam a atualidade com a entrada em vigor do artigo 144.º da Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro²⁴, que vedou o transporte gratuito nos transportes públicos de passageiros, com as exceções previstas na lei [recomendação 12 do relatório n.º 30/2009–2ª Secção (CARRIS, S.A.), recomendações 12, 13 e 14 do relatório n.º 7/2010–2ª Secção (ML, E.P.E.) e recomendação 12 do relatório n.º 49/2010–2ª Secção (grupo Transtejo)].

²³ Lei do Orçamento do Estado para 2014.

²⁴ Lei do Orçamento do Estado para 2013.





132. A recomendação referente ao funcionamento da comissão de fixação de remunerações da Metro-Mondego, S.A., perdeu a oportunidade com a nova redação dada ao artigo 28.º do Estatuto do Gestor Público, pelo Decreto-Lei n.º 8/2012, de 18 de janeiro, que alterou a forma como são fixadas as remunerações dos gestores públicos [recomendação 10.3 do relatório n.º 26/2011–2ªSecção (MM, S.A.)]

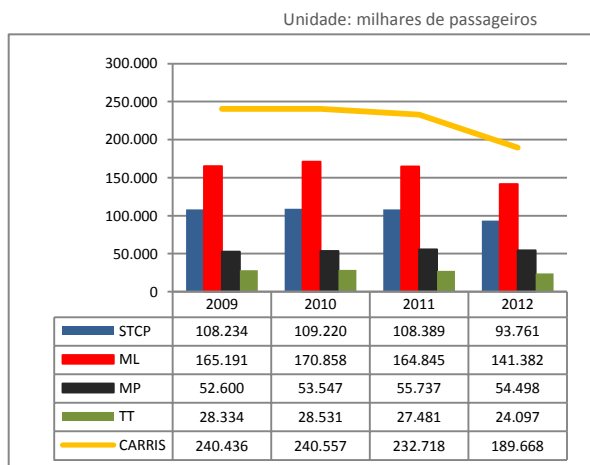
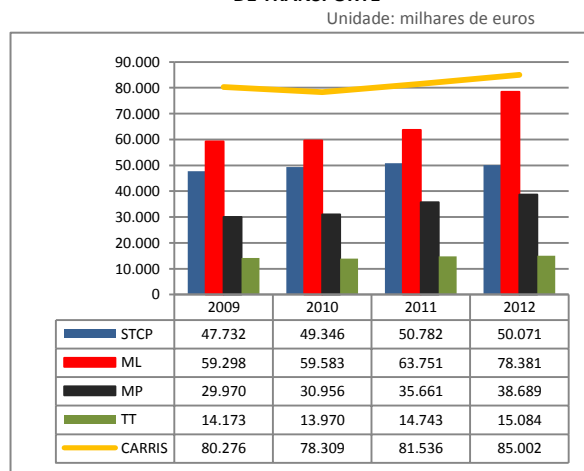
9. AS 12 RECOMENDAÇÕES SUSPENSAS

133. Do universo das recomendações analisadas, 12 foram classificadas como suspensas por não estarem reunidas, à data do trabalho de campo da auditoria de seguimento, as condições necessárias para que o Tribunal pudesse apreciar o grau de acolhimento. Essas recomendações mantêm a oportunidade e a avaliação do acolhimento será apreciada oportunamente.
134. Existem recomendações cuja avaliação do grau de acolhimento só poderá ser concretizado em futuras auditorias direcionadas às matérias recomendadas [recomendação 3, na parte que respeita ao funcionamento da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, do relatório n.º 23/2009–2ªSecção (STCP, S.A.), recomendações 8 e 9, que respeitam à decisão de expansão da rede de metro, do Relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.), recomendações 16, 17 e 19, relacionadas com o processo de aquisição de bens e serviços, com a aplicação de multas contratuais e com a eficácia do retorno económico dos investimentos realizados, do relatório n.º 49/2010–2ªSecção (grupo Transtejo) e recomendação 2, que corresponde à utilização das empresas públicas para custear despesas do Orçamento do Estado, do relatório n.º 26/2011–2ªSecção (MM, S.A.)].
135. Também a deterioração das situações económicas e financeiras das empresas, face à data da realização das auditorias de gestão, mostrou não ter sido, ainda, comportável realizar os investimentos recomendados [recomendação 20 do relatório n.º 7/2010–2ªSecção (ML, E.P.E.) e recomendações 20 e 21 do relatório n.º 12/2010-2ªSecção (MP, S.A.)].
136. A falta de decisão do Governo sobre a continuidade do projeto do Metro-Mondego, S.A., e o facto de aquele ainda não estar em funcionamento, impede que possa ser dado acolhimento às recomendações 8 e 15 do relatório n.º 26/2011–2ªSecção (MM, S.A.).

10. EVOLUÇÃO DE INDICADORES DAS EMPRESAS ENTRE 2007 E 2012

137. Para finalizar o presente relatório, apresentam-se, graficamente, alguns indicadores que dão conta da evolução do comportamento das empresas em apreço.
138. Para permitir a comparabilidade de dados²⁵, os gráficos registam o período de 2009 (o primeiro exercício económico em que as demonstrações financeiras foram elaboradas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística) a 2012, que é o último exercício com contas aprovadas, à data do trabalho de campo da auditoria de seguimento.
139. Para a leitura dos gráficos é relevante recordar que a Metro-Mondego, S.A., não era operadora de transporte público, encontrando-se, ainda, em fase de construção da rede, razão porque não é incluída nos gráficos 1, 2, 3 e 4.

²⁵ Os dados foram recolhidos dos relatórios e contas das empresas, cujas demonstrações financeiras se encontram certificadas pelos revisores oficiais de contas, nos termos previstos no Código das Sociedades Comerciais.

GRÁFICO 1 – NÚMERO DE PASSAGEIROS**GRÁFICO 2 – VOLUME DE NEGÓCIOS RESULTANTE DO SERVIÇO DE TRANSPORTE**

FONTE: RELATÓRIOS E CONTAS DAS EMPRESAS DE 2010, 2011 E 2012

140. Também o número de passageiros divulgados pelas empresas não é comparável, uma vez que apenas a STCP, S.A., e a Metro do Porto, S.A., divulgaram, nos exercícios considerados, números reais da procura. As restantes empresas ainda divulgavam números resultantes de sondagens ao arrefio do recomendado pelo Tribunal.
141. Porém, é possível afirmar que o número total de passageiros transportados começou a decrescer em 2011. Menos 2% de passageiros, nesse ano, e menos 15%, em 2012 face ao ano anterior. Em 2011 e 2012, os transportes públicos perderam 99 milhões de passageiros, face ao ano de 2010. Terá contribuído para esse resultado o aumento da taxa de desemprego²⁶, o aumento médio dos preços dos títulos de transporte de 19,5%²⁷, em 2011, e de 5%, em 2012, a redução da oferta empreendida pelas empresas com vista à racionalização dos custos operacionais, mas também devido ao aumento da fraude.
142. Aquele aumento de preço justifica o crescimento do volume de negócios das empresas, nomeadamente desde 2011, quando o número de passageiros decresceu. O volume de negócios do conjunto das empresas operadoras de transporte aumentou 6%, em 2011, e 8%, em 2012 face ao ano anterior.
143. A CARRIS, S.A., perdeu 21% da procura (50,8 milhões de passageiros), mas o volume de negócios aumentou 6% (4,8 milhões de euros).
144. O grupo Transtejo perdeu 15% da procura (4,2 milhões de passageiros) e o seu volume de negócios aumentou 6% (911 milhares de euros).
145. O Metropolitano de Lisboa, E.P.E., teve um decréscimo de 14% da procura (23,8 milhões de passageiros), mas o volume de negócios aumentou 32% (19 milhões de euros). Este aumento do rendimento operacional também se justifica pela alteração da metodologia de repartição da receita das assinaturas que passou a aplicar os coeficientes relativos a um inquérito de 2007 e que corrigiu os coeficientes de 1989, que penalizavam esta empresa.
146. A STCP, S.A., sofreu uma quebra de 13% da procura (14,5 milhões de passageiros), mas o volume de negócios subiu 5% (2,3 milhões de euros).
147. A Metro do Porto, S.A., foi a única empresa que ganhou passageiros, mais 4% (1,9 milhões de passageiros), em 2012 face a 2009. Esse aumento contribuiu para o incremento de 29% das receitas arrecadadas pela venda de bilhética (8,7 milhões de euros).

²⁶ Fonte: www.pordata.pt: taxa de desemprego de 12,7%, em 2011, e de 15,7%, em 2012.

²⁷ Aumentos médios de 4,5% decididos em janeiro de 2011 e de 15% decididos em agosto de 2011.

GRÁFICO 3 – FINANCIAMENTO À EXPLORAÇÃO DO ORÇAMENTO DO ESTADO

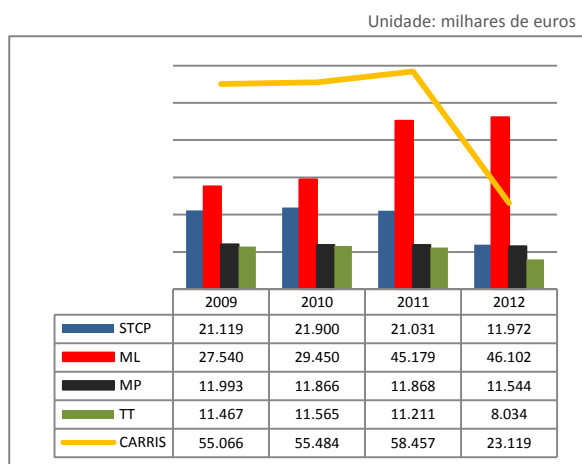
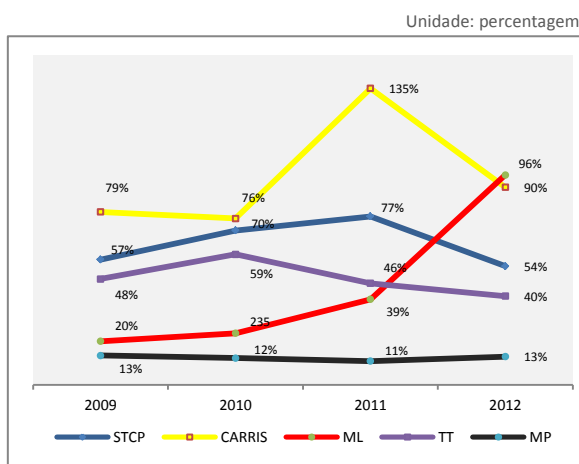


GRÁFICO 4 – PERCENTAGEM DE COBERTURA DE RESULTADOS OPERACIONAIS PELO FINANCIAMENTO PÚBLICO



FONTE: RELATÓRIOS E CONTAS DAS EMPRESAS DE 2010, 2011 E 2012

148. Em 2012, o total de financiamento à exploração transferido do Orçamento do Estado (indenizações compensatórias) decresceu 32%, face ao ano anterior. Foi o único ano do quadriénio 2009-2012 em que o montante total daqueles subsídios diminuiu, consequência da política de contenção orçamental. Nesse ano, o Orçamento do Estado despendeu quase 101 milhões de euros com o financiamento à exploração das empresas indicadas nos gráficos anteriores, quando em 2009 havia despendido 127 milhões de euros.
149. Individualmente, a CARRIS, S.A., foi a empresa mais beneficiada, no quadriénio 2009-2012. Esta empresa recebeu 38% do financiamento público, conseguindo, desse modo, a maior taxa de cobertura dos défices operacionais. Aliás, em 2011, o financiamento público à exploração concedido pelo Governo excedeu em 35% o défice operacional da empresa. Em 2012, aqueles subsídios cobriram 90% desse défice (ver gráfico anterior).
150. O Metropolitano de Lisboa, E.P.E., foi a segunda empresa que mais beneficiou do financiamento público à exploração em valor absoluto (ver gráficos anteriores). Em 2012, as indenizações compensatórias cobriram 96% do défice operacional. Esse aumento de taxa de cobertura de 39% para 96%, entre 2011 e 2012, justifica-se, mormente, pela melhoria do EBITDA²⁸ influenciado pela redução dos encargos previstos com os instrumentos financeiros derivados contratados pela empresa.
151. Em conjunto, no quadriénio, aquelas duas empresas da região de Lisboa receberam 67% do financiamento público à exploração. Estas duas empresas foram responsáveis por transportar 67% dos passageiros.
152. Como se pode constatar pelos dados do Gráfico 1 “Número de passageiros” e do Gráfico 3 “Financiamento à exploração do Orçamento do Estado”, as empresas têm sido financiadas em função do número de passageiros e não tendo em conta o custo da operação que é diferente consoante o modo de transporte e os quilómetros percorridos.

²⁸ EBITDA deduzido do financiamento à exploração variou de 84,4 milhões de euros negativos, em 2011, para os 20,5 milhões de euros negativos, em 2012

Gráfico 5 – EBITDA das empresas

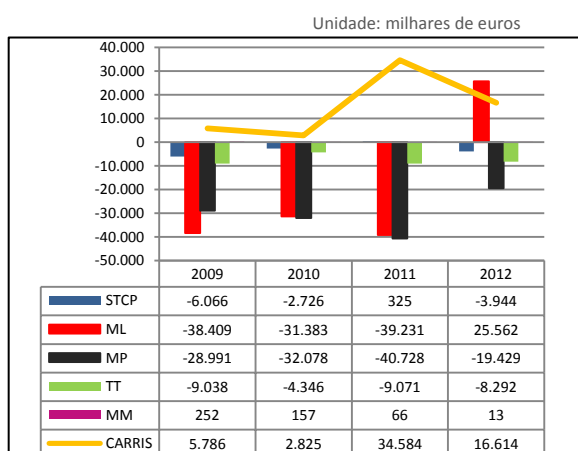
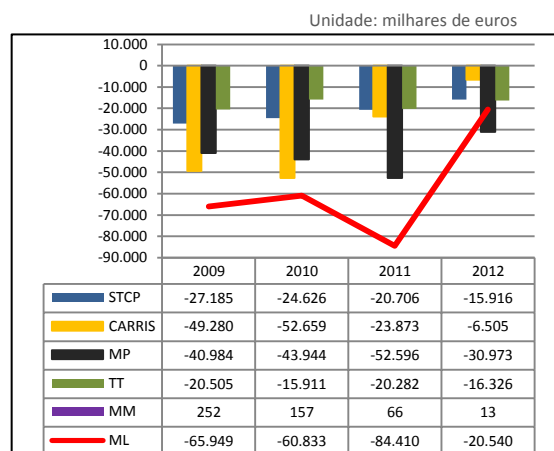


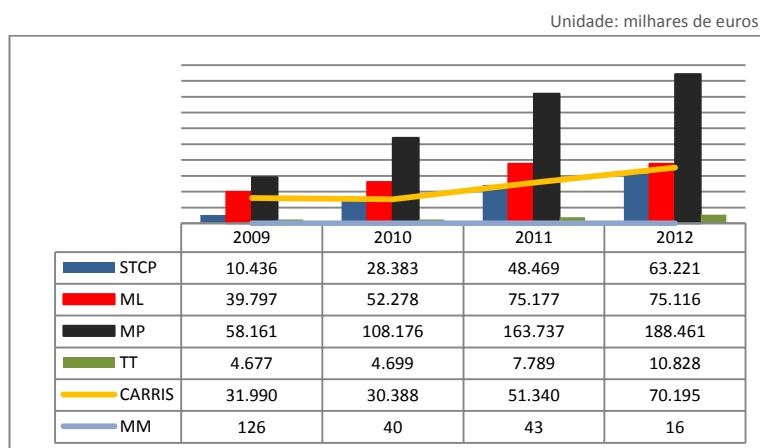
Gráfico 6 – EBITDA deduzido do financiamento à exploração



Fonte: Relatórios e contas das empresas de 2010, 2011 e 2012

153. Em termos globais, em 2012 as empresas públicas de transporte melhoraram o desempenho económico. O EBITDA global das empresas²⁹ ascendeu a 10,5 milhões de euros, quando em 2009 se havia situado nos 77,8 milhões de euros negativos.
154. Quando se deduz ao EBITDA o financiamento público à exploração, verifica-se que todas as empresas alcançam EBITDA negativo em todo o período considerado, embora tenha havido uma melhoria, em termos globais e individuais, no exercício de 2012. Tal resultou do aumento do volume de negócios das empresas, das reduções de gastos operacionais impostas pelas leis dos orçamentos do Estado e pelas políticas de maior racionalização que os conselhos de administração têm vindo a implementar nas empresas, motivada, mormente, pelas restrições de acesso ao financiamento bancário.

GRÁFICO 7 – GASTOS DE FINANCIAMENTO



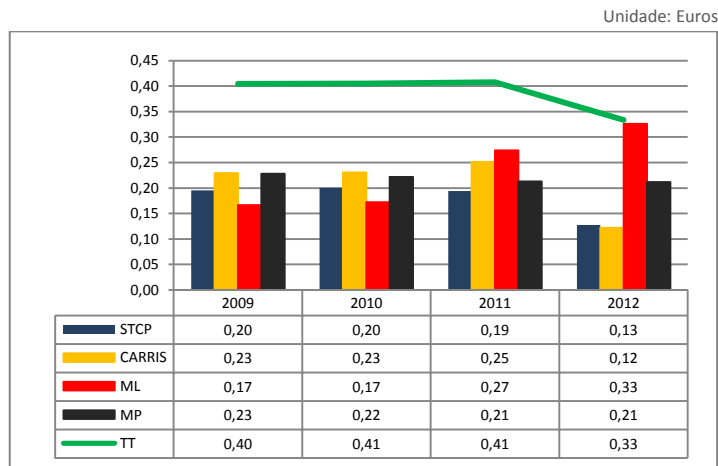
Fonte: Relatórios e contas das empresas de 2010, 2011 e 2012

155. O gráfico anterior mostra a evolução dos gastos com financiamento bancário das empresas, que subiram cerca de 54% em 2010, cerca de 55%, em 2011, e cerca de 18%, em 2012. No quadriénio os gastos com financiamento bancário ascenderam a 1,1 mil milhões de euros e a Metro do Porto, S.A., foi responsável por 46% desses gastos.

²⁹ No cálculo do EBITDA da Metro do Porto, S.A., foi efetuada a alteração, em 2009 e 2010, da variação dos instrumentos financeiros e derivados para ser comparável com os exercícios seguintes.



GRÁFICO 8 – ESFORÇO DO ORÇAMENTO DO ESTADO POR PASSAGEIRO



Fonte: Relatórios e contas das empresas de 2010, 2011 e 2012

156. Na média do quadriénio 2009-2012, cada passageiro custou 22 cêntimos ao Orçamento do Estado. Em 2012, esse custo situou-se nos 20 cêntimos, o valor mais baixo do período. Os passageiros da STCP, S. A., foram os que auferiram menor financiamento público, 18 cêntimos por passageiro, na média dos quatro anos, e 13 cêntimos, em 2012. Os passageiros das empresas do grupo Transtejo foram os que ficaram mais caros para o Orçamento do Estado, 39 cêntimos por passageiro, na média do quadriénio, e 33 cêntimos, em 2012 (ver gráfico anterior).
157. Globalmente, a melhoria dos resultados económicos das empresas de transporte, nos últimos anos, teve como impacto a redução do custo por passageiro para o Orçamento do Estado. Todavia, em 2012, a Metro do Porto, S. A., o grupo Transtejo e a STCP, S. A., mantinham EBITDA negativo, pelo que as indemnizações compensatórias não estavam a cobrir todo o défice de exploração (ver gráfico 5).



III VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO, RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

11. VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

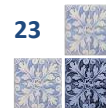
158. Do projeto de relatório foi dada vista ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do n.º 5 do artigo n.º 29.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto – Lei de Organização e do Processo do Tribunal de Contas, que emitiu o respetivo parecer.

12. DECISÃO

159. Aprovar o presente relatório.
160. O Governo, através dos Ministros das Finanças e da Economia, os conselhos de administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A., do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., da Metro do Porto, S.A., das empresas do Grupo Transtejo e da Estradas de Portugal, S.A., e as Câmaras Municipais do Porto e de Vila Nova de Gaia, destinatários das recomendações identificadas no ponto 3 do presente relatório, devem transmitir ao Tribunal, por escrito, no prazo de 60 dias, as medidas a adotar para dar cumprimento às recomendações, e, no prazo de 180 dias, as medidas adotadas e os resultados obtidos.

13. DESTINATÁRIOS

161. Do presente relatório serão remetidos exemplares:
- À Presidência da República;
 - À Assembleia da República, com a seguinte distribuição:
 - Presidente da Assembleia da República;
 - Comissão do Orçamento, Finanças e Administração Pública;
 - Comissão de Economia e Obras Públicas;
 - Líderes dos Grupos Parlamentares.
 - Ao Governo, com a seguinte distribuição:
 - Primeiro-Ministro;
 - Ministra de Estado e das Finanças;
 - Ministro da Economia.
 - Ao Presidente do Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e da Comissão Executiva da Metro do Porto, S.A.;
 - Ao Presidente do Conselho de Administração da CARRIS, S.A. e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.;
 - Ao Presidente do Conselho de Administração das empresas do grupo Transtejo;





- Ao Presidente do Conselho de Administração da Metro-Mondego, S.A.;
- Ao Presidente do Conselho de Administração da E P – Estradas de Portugal, S.A.;
- Ao Presidente da Câmara Municipal do Porto;
- Ao Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia;
- Ao Presidente do Conselho Executivo da Autoridade Metropolitana dos Transportes de Lisboa;
- Ao Presidente do Conselho Executivo da Autoridade Metropolitana dos Transportes do Porto;
- Ao Presidente do Conselho de Administração do TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.;
- Ao Presidente do Conselho Diretivo do IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.;
- Ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do disposto no n.º 4 do artigo 29.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, com a redação que lhe foi dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de agosto.

14. PUBLICIDADE

162. Este relatório e o seu anexo, contendo as respostas enviadas em sede de contraditório, será inserido no sítio do Tribunal de Contas na *Internet* (www.tcontas.pt) e divulgado pelos diversos meios de comunicação social, após a sua entrega às entidades acima enumeradas.

15. EMOLUMENTOS

163. Nos termos do Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, e de acordo com os cálculos feitos pelos Serviços de Apoio Técnico do Tribunal de Contas, são devidos emolumentos no montante de dezassete mil cento e sessenta e quatro euros (17 164,00 €) a repartir, do seguinte modo:

- STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A., o montante de 2 860,67 €;
- Metro do Porto, S.A., S.A., o montante de 2 860,67 €;
- Companhia CARRIS de Ferro de Lisboa, S.A., o montante de 2 860,67 €;
- Metropolitano de Lisboa, E.P.E., o montante de 2 860,67 €;
- Grupo Transtejo, o montante de 2 860,66 €;
- Metro-Mondego, S.A., o montante de 2 860,66 €.





Tribunal de Contas, em 10 de julho de 2014

O Conselheiro Relator

(José Manuel Monteiro da Silva)

Os Conselheiros Adjuntos

(António Manuel Fonseca da Silva)

(João Manuel Macedo Ferreira Dias)

Fui presente

O Procurador-Geral Adjunto





IV ANEXOS

1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Finanças.
2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.
3. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.
4. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A.
5. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
6. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração da Metro do Mondego, S.A.
7. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração da Estradas de Portugal, S.A.
8. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente da Câmara Municipal do Porto.
9. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia.
10. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente do Conselho Executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.
11. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente do Conselho Executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto.
12. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Administradora do TIP-Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.





1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Finanças



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

À Anex 1x

1. Proceder à análise das
informações presentes
 2. Incluir no âmbito respectivo.
- 4.6.05.2014 J.

Exmo. Senhor
Diretor-Geral do Tribunal de Contas

SUA REFERÊNCIA
Of. 5092SUA COMUNICAÇÃO DE
11-04-14NOSSA REFERÊNCIA
Ent 2206/14
Procº 02-01.

ASSUNTO: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas nos seguintes relatórios de auditoria a empresas do setor dos transportes: relatórios n.º 23/2009 (STCP, SA), n.º 30/2009 (Carris, SA), n.º 7/2010 (Metropolitano de Lisboa, EPE), n.º 12/2010 (Metro do Porto, SA), n.º 49/2010 (Grupo Transtejo) e n.º 26/2011 (Metro Mondego SA).

Exmo. Senhor,

Relativamente à Auditoria de seguimento acima identificada e de acordo com a informação da Secretaria de Estado do Tesouro, informa-se:

1. Recomendações comuns a alguns Relatórios

- *Contratualização da prestação de serviço público (Recomendação 7 do Relatório n.º 23/2009 (2.ª Seção), Recomendação 5 do Relatório n.º 30/2009 (2.ª Seção), Recomendação 7 do Relatório n.º 7/2010 (2.ª Seção) e Recomendação 5 do Relatório n.º 12/2010 (2.ª Seção):*

Tendo em conta este imperativo, o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – Horizonte (PETI) 2014-2020¹, prevê a adoção de um novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros que “pretende melhorar as condições da exploração destes serviços públicos, bem como a satisfação das necessidades dos cidadãos, sem descuidar os princípios que devem nortear a prestação dos serviços de interesse económico geral, designadamente o uso eficiente dos recursos públicos...”, que servirá de base à contratualização entre as empresas e o Estado, em cumprimento da legislação aplicável.

No que respeita à contratualização da prestação de serviço público com a Transtejo e a Soflusa, tal como referido no parágrafo 97. do Relato em análise, deverá ser esclarecido que as indemnizações compensatórias atribuídas incorporavam um fator de “Ganhos de Eficiência a Implementar” que visa incentivar cada empresa a otimizar os gastos inerentes à prestação do serviço. Refira-se, ainda, que, desde fevereiro de 2013, as necessidades de financiamento do Grupo Transtejo têm sido satisfeitas através da Direção Geral do tesouro e Finanças (DGTF).

¹ Disponível em <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-temas/peti3mais/peti3mais.aspx>





- *Proceder ao saneamento financeiro/Reposição do capital próprio das empresas (Recomendação 8 do Relatório n.º 23/2009 (2.ª Secção), Recomendação 6 do Relatório n.º 30/2009 (2.ª Secção) e Recomendação 3 do Relatório n.º 49/2010 (2.ª Secção):*

No que se refere às empresas que integram o perímetro de consolidação das administrações públicas, as necessidades de financiamento têm estado a ser asseguradas pelo Estado, encontrando-se, ainda, em estudo a forma de solucionar o passivo das restantes empresas, não obstante terem sido adotadas medidas pontuais tendentes à sua redução.

Mais se refere que, conforme preconizado no Relatório do OE 2014, se pretende proceder à conversão em capital de créditos resultantes das amortizações de empréstimos cujo vencimento ocorre em 2014, melhorando a situação financeira das empresas públicas, com enfoque nas Estradas de Portugal, S.A., Metropolitano de Lisboa, E.P.E e Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E.

Adicionalmente, estão previstas realizações de capital para colmatar as necessidades de refinanciamento e de investimento nas empresas que integram o perímetro de consolidação das administrações públicas.

- *Celebração de contratos de gestão (Recomendação 2 do Relatório n.º 7/2010 (2.ª Secção), Recomendação 6 do Relatório n.º 12/2010 (2.ª Secção) e Recomendação 10.2 do relatório 26/2011 (2.ª Secção):*

A celebração de contratos de gestão pressupõe a definição prévia da estratégia a seguir pela empresa. Apenas com a aprovação do PETI estarão criadas as condições necessárias para a definição das linhas mestras que devem nortear o sector dos transportes públicos, bem como as empresas que o integram, dando cumprimento ao preconizado no nº 4 do artigo 39.º do Regime Jurídico do Sector Público Empresarial. Neste âmbito, após a definição das orientações específicas de cariz sectorial, dos objetivos de gestão a alcançar pelas empresas e do nível de serviço público a prestar pelas mesmas, estarão criadas as condições essenciais para a definição e quantificação dos objetivos de gestão a constar no contrato a celebrar com os gestores.

2. Relatório n.º 7/2010 – 2.ª Secção, de 25 de fevereiro – Metropolitano, E.P.E

Recomendação 3 – Cumprida através do Despacho n.º 1467/10-SETF, de 15 de dezembro, que autorizou a realização do aumento de capital no montante de € 30.120.397,34. (Anexo I);

Recomendações 4 e 5 – *Clarifique quais os Bens do Domínio Público que, nos termos da lei, se encontram afetos à atividade do Metropolitano de Lisboa, em particular no que se refere à atribuição da propriedade das ILD – Infraestruturas de Longa Duração, definindo expressa e formalmente se aquelas são abrangidas ou não por aquela classificação.*

Proceda diligentemente à revisão das matérias constantes do DL 196/80, de 20 de Junho, tal como se havia comprometido, contribuindo, desta forma, para a definição



clara dos moldes de financiamento ao investimento em ILD, das responsabilidades a assumir pelas partes e, ainda, para o cabal esclarecimento das matérias que se traduziram no seguimento de procedimentos menos adequados nas Demonstrações Financeiras da Empresa, as quais foram alvo de Reservas por parte dos Auditores Externos e de Certificação Legal de Contas.

3. Relatório n.º 49/2010 – 2.ª Seção, de 16 de dezembro – (grupo Transtejo)

Recomendação 2 – Conforme consta do PETI, foi recentemente aprovado em Conselho de Ministros o projeto de Decreto-Lei que aprova os Estatutos da nova Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), bem como o projeto de Decreto-Lei que altera a Lei orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), sendo que, com a entrada em vigor destes diplomas, caberá:

- Ao IMT, o exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no sector dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas;
- À AMT, a regulação e fiscalização do sector da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no sector dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes.

Recomendação 4 – Apesar do processo de fusão não ter ainda sido concluído, salientam-se os ganhos operacionais decorrentes do processo, designadamente no que respeita a redução de encargos de funcionamento, por via de sinergias obtidas, registando-se a concentração da gestão da empresa num único órgão e na implementação de serviços de suporte administrativos e financeiros comuns, bem como as economias de escala derivadas de processos concursais comuns.

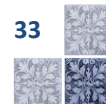
Recomendação 8 – As empresas têm desenvolvido diligências tendo em vista a uniformização dos Acordos de Empresas.

Recomendação 9 – O Governo tomou nota da recomendação efetuada, tendo em 2011, procedido ao levantamento, através da DGTF, do parque automóvel, gastos com deslocações e telemóveis nas empresas públicas. Deste levantamento inicial, complementado com o Relatório Síntese da Inspeção-Geral de Finanças n.º 251/2010 – Auditoria à Aquisição e Gestão de Viaturas e de outros bens por empresas públicas, resultou a emissão de um ofício-circular da DGTF², com orientações no sentido de serem adotadas políticas de aquisição e atribuição de viaturas em função das estritas necessidades.

Mais recentemente, em 2013, tendo em consideração o previsto no Relatório do OE para esse ano, foram emitidas orientações pela Senhora Secretária de Estado do Tesouro, a divulgar junto das empresas do SEE, no sentido de manter como regra o abate de 2 veículos, no mínimo, por cada novo veículo adquirido, e nesses casos proceder a uma revisão em baixa da categoria dos veículos, promovendo assim a necessária redução dos respetivos encargos associados.

² Ofício n.º 2426 de 18 de janeiro de 2012.

Am



GOVERNO DE
PORTUGAL

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

O OE/2014, por sua vez, prevê que as empresas públicas assegurem “em 2014, a redução de gastos associados à frota automóvel comparativamente com os gastos a 31 de dezembro de 2013, através da redução do número de veículos do seu parque automóvel e a revisão das categorias dos veículos em utilização, maximizando o seu uso comum”.

4. Relatório n.º 26/2011 – 2.ª Secção, de 5 de março – (Metro Mondego, SA)

Recomendação 3 – Os investimentos relevantes encontram-se já contemplados no PETI, sendo que os restantes terão que constar anualmente do Plano de Atividades e Investimento da empresa.

Recomendação 5 – A antecipação da entrega do PIDDAC como de qualquer outra dotação com inscrição orçamental, e cuja ponte de financiamento seja receitas gerais é feita tendo em conta o orçamento aprovado e as metas orçamentais definidas, sendo que a execução orçamental é feita em cumprimento dos diplomas em vigor .

Quanto aos descontos praticados pela Carris e pelo Metro de Lisboa, informa-se que, relativamente aos descontos de 75% e 50% atualmente concedidos pelas empresas de transporte, a decisão de praticar os referidos valores resulta de uma indicação das tutelas, datada do início de 2014.

Esta indicação foi transmitida de modo a possibilitar a atribuição de descontos desde o início do ano de 2014, sem prejuízo do envio formal posterior de ofício circular pela DGTF aos Conselhos de Administração das empresas. Mais se informa que o referido ofício circular, no qual a DGTF transmite indicações relativas aos descontos a conceder pelas empresas trabalhadores, ex-trabalhadores, reformados e familiares foi, entretanto, enviado às empresas em (anexoll).

Igualmente em 2013 foi enviado ofício da DGTF com orientações sobre esta matéria (anexo III) .

Recomendação 6 – Neste momento não se encontra pendente a análise de qualquer pedido desta natureza.

Recomendações 7 e 9 e 12 – Conforme se retira do PETI: “*No que se refere ao projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego, a sua execução não foi incluída na lista dos 30 investimentos prioritários proposta pelo GTIEVA. Não obstante, e nos termos dos princípios estabelecidos no capítulo 17, considera-se importante estudar, de forma racional e objetiva, outras soluções para a concretização deste projeto que permitam reduzir significativamente o seu volume de investimento e custos de funcionamento e que ofereçam uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações e melhor enquadrada no volume de procura estimada para este projeto, recentemente corrigido face aos valores originais do projeto.*”

Com os meus melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Cristina Sofia Dias

Cristina Sofia Dias

DGTC 5 5 14 7976



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
Direcção-Geral do Tesouro e Finanças

Informação Nº: 9343/2010
Data: 13/12

Para: Secretário de Estado do Tesouro e Finanças

Pedro Rodrigues Fialho
PARECER *Culpa* 12/12/10
À CONSIDERAÇÃO SUPERIOR DO SENHOR
SECRETÁRIO DE ESTADO DO TESOURO
E FINANÇAS, COM O MEU ACORDO
À PROPOSTA DE REALIZAÇÃO DA PARTE
SA PENDENTE A REALIZAR O CAPITAL
ESTATUTÁRIO DO MLE SUBSCRITO EM
2001, DEVENHO SEI SIENTISSIMO QUE
ESTE OPERADO PERMITE AO MLE O
CUMPRIMENTO DOS LIMITES AO ENVIAR/REC.

SUBMETO À CONSIDERAÇÃO SUPERIOR
COM O MEU ACORDO, A OPORTUNIDADE
DE REALIZAÇÃO DO CAPITAL ESTA-
TUTÁRIO SUBSCRITO EM 2001 NO VA-
LOR DE €30,1M.

Pedro Vasquez
Subdirector-Geral

10.12.2010

Submeto ao superioramento a
proposta apresentada no Inf.
10.12.2010

10.12.2010 À Directora
Fernanda Martins
Faça ao exposto na pre-
sente Zufon a caso sub-
metido de a consideração
superior e realização do
despesa proposta.

Isabel Alcobia

09.12.10

Isabel Alcobia

Chefe de Divisão

Assunto Realização de capital estatutário da Metropolitana de Lisboa, EPE, no valor de € 30 120 397,34

V/ Ref.º:

N/ Ref.º: DSPE/DPE/ N.º 119 H/2010 DE 09-12-2010

N/ Ent.º:

Stamp: SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO E FINANÇAS
D.º: 606.025/10
N.º: 9064
D.º: 16-12-2010, 1066.025/10

DESPACHO 1468/10 SETF

Visto com o meu acordo.
Comhecimento ao Senhor
GSAO e ao Senhor MEF.
15.12.2010

Carlos Costa Pina
Secretário de Estado do Tesouro
e Finanças

Stamp: SECRETARIA DE ESTADO DO TESOURO E FINANÇAS
Ent. 6921 de 13/12/10
P.N. 066.025/10
DCTE ANCP EG
PAR JSCP
IGF SPEARI ARQ
DSEF
S. Silva
(Eduardo Silva Lima)
Saldos N.º 90635EAO
de 16-12-2010

GABINETE DO MINISTRO
DE ESTADO E DAS FINANÇAS

Entrada n.º 9376 de 16/12/10

Proc.º 1.05. Dip.º



OBJECTIVO

A presente Informação tem por objectivo submeter à consideração superior uma realização de capital estatutário da Metropolitano de Lisboa, EPE (MLx), no valor de € 30 120 397,34.

ENQUADRAMENTO/APRECIACÃO

1. Por Despacho dos Senhores Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e Adjunto dos Transportes de 31 de Dezembro de 2001 (Anexo I), o capital estatutário do Metropolitano de Lisboa, EPE (MLx) foi aumentado em 7.041.007.500\$00 (€ 35.120.397,34), passando o mesmo para 121.041.007.500\$00.
2. Nos termos do supra referido Despacho foi ainda, determinada a redenominação do capital estatutário para euros, tendo o mesmo sido fixado e mantido até à presente data em € 603.750.000,00.
3. Em cumprimento do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças n.º 967/2002-SETF de 16 de Dezembro (Anexo II), foi realizado pelo Fundo de Regularização da Dívida Pública uma primeira parcela do aumento de capital no valor de € 5.000.000,00, tendo ficado por realizar uma parcela de € 30 120 397,34.
4. Face ao exposto, o Metropolitano de Lisboa, EPE por carta de 10 de Novembro de 2010 (Anexo III) vem solicitar a realização de uma parcela de capital no valor de € 30.120.397,34 relativa ao capital subscrito e ainda não realizado.
5. Conforme referido pela Empresa na carta agora remetida o pedido de realização da parcela de capital no valor de € 30.120.397,34 é legitimada na medida em que:
 - O ano de 2010 foi particularmente penalizante para a MLx, ao nível dos desembolsos associados à conclusão das extensões actualmente em curso, obrigando a um reforço de tesouraria de M€ 208 (para um valor de investimento no ano M€ 158);
 - Foram estabelecidas pelo Governo restrições do endividamento da MLx;

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
Direcção-Geral do Tesouro e FinançasInformação n.º 1343 / 2010

- Se vive uma situação negativa dos mercados financeiros e de dificuldades de acesso a financiamento das empresas públicas e privadas;
- A manutenção do montante de capital por realizar desde 2002 suscitou já reparos e recomendações por parte do Tribunal de Contas na sua última acção de Auditoria à Empresa.
- Esta situação tem sido objecto de interrogações pontuais por parte da agência de rating *Standard & Poor's*.

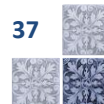
6. Mais se refere que à data de 30 de Novembro de 2010, o passivo remunerado da MLx era, conforme quadro infra, da ordem dos M€ 3.860, reflectindo um acréscimo de cerca de 6,4% face ao final do ano de 2009.

Unidade: 10³ €

FINANC C/ PRAZO	31-12-2009		30-11-2010		VARIACÃO	
	VALOR	TAXA	VALOR	TAXA	VALOR	%
	284.386	1,582	563.194	2,572	278.807	98,0
B E I	1.120.566	2,219	1.094.614	2,475	-25.952	-2,3
OBRIGAÇÕES	1.254.120	1,778	1.246.388	1,828	-7.731	-0,6
SCHULDSCHEIN	650.000	2,359	650.000	3,320	0	0,0
LEASINGS	148.068	3,252	136.391	3,696	-11.676	-7,9
OUTROS	170.000	2,153	170.000	2,073	0	0,0
FINANC M/L PRAZO	3.342.753	2,123	3.297.393	2,427	-45.360	-1,4
TOTAL	3.627.140	2,081	3.860.587	2,448	233.447	6,4

7. Sublinhe-se ainda que a realização da parcela de capital agora solicitada permitirá quer uma redução do passivo remunerado quer uma diminuição dos custos que lhe estão associados, viabilizando assim, o cumprimento pela MLx do montante máximo de acréscimo de endividamento autorizado para a empresa no âmbito do PEC.

8. No que respeita à cobertura financeira para a realização de capital estatutário agora solicitada, importa referir que no Orçamento de Estado para 2010 encontra-se inscrita uma dotação no valor de € 182.011.709,00, na rubrica do Capitulo 60, Divisão 01, Subdivisão 05, Classificação Funcional 1011, Classificação Económica 09.07.02, Alínea





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
Direcção-Geral do Tesouro e Finanças

Informação n.º 1343 / 2010

B, Actividade 254, destinada à realização de capital em Sociedades Públicas não Financeiras, existindo, nesta data, um saldo de € 32.574.205,04 (Anexo IV).

PROPOSTA

Face ao exposto, submete-se à consideração superior a oportunidade de realização de capital estatutário da Metropolitano de Lisboa, EPE, no montante de € 30.120.397,34, já subscrito.

Caso esta realização de capital mereça acolhimento, submete-se ainda a autorização superior para a realização da correspondente despesa, por recurso à dotação orçamental indicada no ponto 6, desta Informação, onde tem cabimento.

À consideração superior.

Divisão do Património Empresarial, 9 de Dezembro de 2010

P.º Técnico Superior
Helena Llorente

(Helena Llorente)



DOC. 2

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
Direção-Geral do Tesouro e Finanças

002300 30 ABR '14

Ex.^{mo} (a) Senhor (a)
Presidente do Conselho de AdministraçãoS/Ref.
Data:N/Ref. DSPE/DAA
Data: 30/04/2014

Assunto: Setor Empresarial do Estado – Orientações para a operacionalização da norma do OE2014 relativa ao Transporte Gratuito.

Exmo(a) Senhor(a),

A Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro de 2013, relativa ao Orçamento do Estado para 2014, estipula no seu artigo 143.º, referente ao transporte gratuito, um conjunto de regras para a utilização dos transportes públicos. A redação do artigo constante da Lei do Orçamento do Estado é a seguinte:

ARTIGO 143.º*Transportes**

1 — *É vedada a utilização gratuita dos transportes públicos aéreos, rodoviários, fluviais e ferroviários.*

2 — *Ficam excluídos do disposto no número anterior:*

- a) *Os magistrados judiciais, magistrados do Ministério Público, juizes do Tribunal Constitucional, funcionários judiciais, pessoal da Polícia Judiciária e pessoal do corpo da Guarda Prisional, para os quais se mantêm as normas legais e regulamentares em vigor;*
- b) *O pessoal com funções policiais da PSP, os militares da GNR, o pessoal de outras forças policiais, os militares das Forças Armadas e militarizados, no ativo, quando em serviço que implique a deslocação no meio de transporte público;*
- c) *Os trabalhadores das empresas transportadoras, das gestoras da infraestrutura respetiva ou das suas participadas, que já beneficiem do transporte gratuito, quando no exercício das respetivas funções, incluindo a deslocação de e para o local de trabalho.*

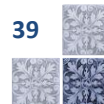
3 — *O regime fixado no presente artigo tem natureza imperativa, prevalecendo sobre quaisquer outras normas, especiais ou excecionais, em contrário e sobre instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho e contratos de trabalho, não podendo ser afastado ou modificado pelos mesmos.*

4 — *As empresas transportadoras, as gestoras da infraestrutura respetiva ou suas participadas, podem atribuir, aos familiares dos seus trabalhadores ou trabalhadores reformados, que beneficiavam de desconto nas tarifas de transportes a 31 de dezembro de 2012, descontos comerciais em linha com as políticas comerciais em vigor na empresa.*

O n.º 4 do artigo 143.º prevê a possibilidade de os familiares dos trabalhadores ou trabalhadores reformados beneficiarem de descontos nas tarifas de transporte. Por forma a clarificar a interpretação do artigo 143.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro de 2013, comunica-se a todas as empresas do Setor

Solista se quer na resposta seja indicada a referência deste documento e n.º do processo

hn



 **MINISTÉRIO DAS FINANÇAS**
Direção-Geral do Tesouro e Finanças

Empresarial do Estado, abrangidas pelo referido artigo, que deverão dar cumprimento ao legalmente disposto, através da aplicação dos seguintes princípios:

- 1) Possibilidade de atribuir um desconto de 75%, face à tarifa praticada para a viagem em causa, aos trabalhadores, ex-trabalhadores e reformados das empresas abrangidas, quando não se encontrem no exercício das respetivas funções.
- 2) Possibilidade de atribuir um desconto de 50%, face à tarifa praticada para a viagem em causa, aos familiares ascendentes e descendentes de trabalhadores, ex-trabalhadores, reformados ou no ativo.
- 3) As situações previstas nos números anteriores devem no entanto ser limitadas a trabalhadores no ativo, incluindo respetivos cônjuges e filhos menores, ex-trabalhadores e a reformados, desde que os mesmos já beneficiassem de utilização gratuita dos serviços de transporte da empresa em causa a 31 de Dezembro de 2012.

Agradecendo a melhor atenção de V. Ex.ª, apresento os melhores cumprimentos.

 A Diretora-Geral

Elsa Roncon Santos


Maria João Araújo
Subdirectora-Geral

Solicite-se que na resposta seja indicada a referência deste documento e nº de processo

hn



Ofício Circular N° 1397 – 19-02-2013

Ex.^{mo} (a) Senhor (a)
Presidente do Conselho de Administração

S/Ref.
Data:

N/Ref. DSPE/DAA
Data: 19/02/2013

Assunto: SEE – Divulgação e Operacionalização das normas do OE2013 relativas a Transporte Gratuito.

Exmo(a) Senhor(a)

O Orçamento de Estado para 2013 prevê, no seu artigo 144.º, o seguinte:

"ARTIGO 144.º

Transporte Gratuito

1 — É vedada a utilização gratuita dos transportes públicos rodoviários, fluviais e ferroviários.

2 — Ficam excluídos do disposto no número anterior:

a) Os magistrados judiciais, magistrados do Ministério Público, juizes do Tribunal Constitucional, oficiais de justiça e pessoal do corpo da Guarda Prisional, para os quais se mantêm as normas legais e regulamentares em vigor;

b) O pessoal com funções policiais da Polícia de Segurança Pública, os militares da Guarda Nacional Republicana, o pessoal de outras forças policiais, os militares das Forças Armadas e militarizados, no ativo, quando em serviço que implique a deslocação no meio de transporte público;

c) Os trabalhadores das empresas transportadoras, das gestoras da infraestrutura respetiva ou das suas participadas, que já beneficiem do transporte gratuito, quando no exercício das respetivas funções, incluindo a deslocação de e para o local de trabalho.

3 — O regime fixado no presente artigo tem natureza imperativa, prevalecendo sobre quaisquer outras normas, especiais ou excecionais, em contrário e sobre instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho e contratos de trabalho, não podendo ser afastado ou modificado pelos mesmos."

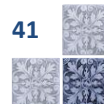
(sublinhado nosso)

Informa-se, assim, que todas as empresas abrangidas deverão dar cumprimento ao legalmente disposto, designadamente através das seguintes orientações dos membros do governo com tutela da área dos transportes:

- 1) Não atribuição a trabalhadores, ex-trabalhadores, reformados ou no ativo, e/ou familiares, ascendentes e descendentes, da utilização gratuita de transportes públicos, excepto nas situações previstas na alínea c) do n.º 2 do referido artigo.

Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento e n.º de processo

SL





- 2) Nos casos em que a empresa já tinha práticas de acordos de natureza comerciais com entidades terceiras consubstanciadas na atribuição de condições especiais na utilização dos seus serviços, poderão ser celebrados acordos de idêntico teor com os seus colaboradores.
- 3) As situações previstas no número anterior devem no entanto ser limitadas:
 - a. A trabalhadores no ativo, incluindo respetivos cônjuges e filhos menores ou estudantes até 25 anos, e a reformados, desde que os mesmos já beneficiassem de utilização gratuita dos serviços de transporte da empresa em causa a 31 de dezembro de 2012.
 - b. À atribuição do mesmo desconto comercial praticado com entidades terceiras, com um máximo de 25%;

No âmbito do cumprimento das presentes orientações, solicita-se a V.Ex.ª que informe esta Direção-Geral:

- i. Dos acordos/protocolos de natureza comercial ou outros, existentes à data de 31 de janeiro de 2013, respetivas condições, quantificação do valor de desconto concedido em 2012, bem como das condições previstas para 2013 e respetivo custo estimado.
- ii. Das medidas implementadas para dar cumprimento ao estabelecido no artigo 144.º da Lei do Orçamento do Estado para 2013 e eventuais condições especiais na utilização de transportes públicas atribuídas a trabalhadores no ativo, conjugues e filhos menores ou estudantes até 25 anos dos trabalhadores no ativo, ou reformados.

As orientações de gestão agora transmitidas serão objeto de acompanhamento e apreciação em sede de aprovação do relatório de gestão e contas de 2013.

Agradecendo a melhor atenção de V. Ex.ª, apresento os melhores cumprimentos.

A Directora-Geral

Elsa Róncon Santos

Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento e nº de processo



-
2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações



1745
30-04-2014GOVERNO DE
PORTUGALSECRETÁRIO DE ESTADO
DAS INFRAESTRUTURAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

- A área IX
1. Acusa a recepção
 2. Analisar o documento base falamos.
 3. Juntar ao âmbito respectivo.
- 6.5.2014
f

Exmo. Senhor Juiz Conselheiro
Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Responsável pela área de controlo financeiro do
Sector Empresarial do Estado
Tribunal de Contas
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045 Lisboa

CC: Chefe do Gabinete de S. Ex.^a o
Ministro da Economia
Dr.^a Vera Rodrigues

V/ REFERÊNCIA
DA IX - Proc. N.º 7/2014-
Audit.

V/ COMUNICAÇÃO DE
19/03/2014

NOSSA REFERÊNCIA
N.º 1204

DATA
30/04/2014

ASSUNTO: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas nos seguintes relatórios de auditoria a empresas do sector dos transportes: relatórios n.º 23/2009 (STCP, S.A.), n.º 30/2009 (CARRIS, S.A.), n.º 7/2010 (Metropolitano de Lisboa E.P.E.), n.º 12/2010 (Metro do Porto, S.A.), n.º 49.º/2010 (Grupo Transtejo) e n.º 26/2011 (Metro-Mondego, S.A.). Exercício do contraditório.

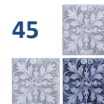
Ex.^{mo} Senhor Juiz Conselheiro,

Tendo recebido o V/ ofício relativo ao relato da auditoria de seguimento identificada em epígrafe para efeito de pronúncia em sede de contraditório, remetido ao Gabinete de Sua Ex.^a o Ministro da Economia e reencaminhado a este Gabinete, encarrega-me Sua Ex.^a o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações de transmitir a V. Ex.^a as seguintes considerações relativamente às recomendações por V/ qualificadas como “acolhidas parcialmente” e como “não acolhidas”.

Para facilidade da V/ análise, faremos referência ao número do parágrafo em que cada uma das recomendações surge indicada no Sumário Executivo (Capítulo I) do relato da auditoria.

→ Recomendações acolhidas parcialmente

Relativamente à Recomendação ao Governo vertida nos parágrafos 52 e 53, referente à partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da Ponte D. Luís I sobre o rio





Douro, chamamos a atenção para o ofício 998, de 17-03-2014, remetido por este Gabinete a esse Douto Tribunal, remetendo parecer emitido pelo Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República sobre o regime de responsabilidade pela conservação das Pontes D. Luís I e Infante D. Henrique, devidamente homologado pelo Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações em 13 de março de 2014. No referido ofício, mais se informava que o parecer havia sido remetido às Câmaras Municipais do Porto, de Vila Nova de Gaia, à EP-Estradas de Portugal, S.A. e ao Metro do Porto, S.A. (Metro do Porto), solicitando-se às referidas entidades a adoção das diligências necessárias com vista à implementação das conclusões vertidas no mesmo parecer.

→ 35 Recomendações não acolhidas

A. Relativamente às Recomendações ao Governo vertidas nos parágrafos 56, 62, 71 e 75, todas referentes à fixação de obrigações de serviço público com a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A. (STCP), com a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (Carris), com o Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (Metro de Lisboa) e com o Metro do Porto, notamos que o Governo tem desenvolvido um extenso trabalho no sentido da referida fixação, no qual se incluiu:

- (i) A adequação das redes de transportes públicos nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, envolvendo um vasto trabalho de análise e diagnóstico das redes existentes, em implementação desde 2012;
- (ii) O processo de revisão profunda do enquadramento jurídico da exploração do transporte público de passageiros em Portugal, para o adequar ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, bem como para garantir, no contexto do novo enquadramento comunitário, a estabilidade do sistema e dos seus intervenientes, a melhoria do funcionamento do sector e a gestão eficiente dos diferentes sistemas de transportes. O novo diploma estabelecerá o regime jurídico aplicável à contratualização do serviço público de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial de passageiros em todo o território nacional, revendo também o regime subjacente às atuais “concessões” do transporte rodoviário regular de passageiros, as quais têm vindo a ser atribuídas ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis. Esta reforma legislativa será, a muito breve trecho, colocada em consulta pública, de modo a receber também os contributos do sector e poder seguir o seu processo legislativo.
- (iii) A análise aprofundada dos possíveis modelos contratuais e financeiros de abertura da atividade das quatro empresas públicas visadas à iniciativa privada - que tem como condição permitir atingir os objetivos de sustentabilidade do sector, da promoção da mobilidade e acessibilidade eficiente e adequada dos utentes deste serviço público nas áreas metropolitanas de Lisboa e do



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS INFRAESTRUTURAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Porto - no âmbito da qual está em curso a preparação da documentação relevante, nomeadamente dos contratos de serviço público respetivos.

- B. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 67, referente à definição das linhas de orientação estratégica específicas para o Metro de Lisboa, traduzidas em prioridades e objetivos de médio e longo prazo, e promoção da celebração de contratos com os gestores públicos daquelas empresas, as tutelas sectorial e financeira encontram-se neste momento a trabalhar numa minuta de contrato de gestão a ser celebrado com os gestores da Carris e do Metro de Lisboa, com vista ao cumprimento da recomendação a breve trecho.
- C. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 68, referente ao aumento de capital estatutário no Metro de Lisboa determinado por despacho conjunto de dois membros do Governo em 2001, refere-se que o Estado já procedeu à concretização deste aumento de capital, no valor de € 30.120.397,43, conforme decorre do Despacho n.º 1467/10 do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, de 15 de dezembro, que autorizou a realização do aumento de capital no montante de € 30.120.397,34 (*cf.* Doc. 1 em anexo).
- D. Relativamente às Recomendações ao Governo vertida nos parágrafos 69 e 70, referentes aos Bens do domínio público afetos à atividade do Metro de Lisboa e à revisão do Decreto-Lei n.º 196/80, de 20 de junho, importa notar, em primeiro lugar, que com a transição para o Sistema Normativo Contabilístico (SNC) em 2010, todos os encargos associados ao financiamento dos ILD's que, com exceção das amortizações, eram contabilizados como custos da empresa, deixaram de ser reconhecidos como gastos do exercício e passaram a ser registados numa conta de terceiros, como incorridos por conta do Estado.

Assim, em 2010 e 2011, o Balanço passou a integrar uma linha referente à posição líquida da atividade de construção de ILD's, traduzindo o impacto do investimento realizado por conta do Estado, bem como a sua forma de financiamento.

Foram apurados todos os ativos (na sua maioria infraestruturas, conforme decorre do Anexo II ao Decreto-Lei n.º 148-A/2009) e passivos (na sua maioria empréstimos avalizados pelo Estado), bem como os respetivos custos e proveitos, por forma a permitir que o impacto desta atividade na posição financeira do Metro de Lisboa fosse nulo. Esta metodologia teve como resultado uma diminuição significativa do valor dos Ativos da Empresa evidenciado no Balanço.

Em Outubro de 2012, após a fusão operacional da Carris e do Metro de Lisboa, a empresa foi notificada, através dos ofícios 5579/2012 da Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças e 08333 da





Direção-Geral de Tesouro e Finanças (DGTF), para analisar e apresentar propostas que permitissem solucionar a reserva evidenciada pelo ROC relativa ao tratamento contabilístico dos ILD's.

A empresa analisou diferentes alternativas, quantificando os respetivos resultados, e propôs aquela que, sem onerar a exploração do serviço de transporte público com os custos de construção e financiamento da infraestrutura, menor impacto causaria nas contas da Empresa.

Com base nesta proposta, o Metro de Lisboa contabiliza como Ativo e Passivo os valores do investimento e respetivo financiamento, sendo os gastos associados ao investimento e financiamento (incluindo as responsabilidades com Instrumentos de Gestão de Riscos Financeiros) considerados ativo / passivo corrente (contas a receber / pagar). Isto é, manteve-se o princípio adotado nos exercícios de 2010 e 2011, mas sem forçar a existência de um saldo nulo para a atividade ILD.

Esta metodologia de contabilização dos ILD's e encargos associados assenta em dois pressupostos: por um lado, compete ao Estado financiar as ILD's e, por outro, incumbe estatutariamente à Empresa a responsabilidade de gerir os bens de domínio público afetos à sua atividade.

- E. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 72, referente aos quiosques multimédia acessíveis ao portal Transport.pt, importa referir que o referido portal, gerido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), tem uma eficácia e utilização reduzidas, sobretudo devido à dificuldade com que o IMT, I.P. se defronta em manter a informação completa e atualizada.

Conforme referido na secção anterior, o Governo, com o apoio técnico do IMT, I.P., está a finalizar o Anteprojecto de Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros. Este novo regime jurídico, que irá reformar o enquadramento legal do sector, irá prever expressamente que todos os operadores de transportes a nível nacional - públicos e privados - passarão a estar obrigados a carregar, no portal do IMT, I.P., informação permanentemente atualizada sobre: (i) percursos; (ii) horários; (iii) tarifários; (iv) outras informações ao público.

Com base neste novo enquadramento legal, o portal Transport.pt poderá então posicionar-se como um verdadeiro portal nacional de referência nos transportes de passageiros, dispondo e divulgando informação permanentemente atualizada de todos os operadores e de todos os serviços de transportes, de forma compilada e amigável ao utilizador, indo ao encontro das necessidades dos cidadãos, clientes e passageiros.



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS INFRAESTRUTURAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

F. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 81, referente à criação de um regulador para os transportes fluviais, notamos que, no âmbito dos compromissos assumidos pelo Estado Português no Memorando de Entendimento sobre as Condicionais de Política Económica, procedeu-se a uma reforma estrutural do modelo de regulação do sector dos transportes. Nesse sentido, o Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro, estabeleceu a criação do IMT, I.P., que resultou da fusão dos antigos Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto das Infraestruturas Rodoviárias e Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos.

O novo IMT, I.P. surgiu assim como o regulador único para o sector dos transportes terrestres, fluviais e marítimos.

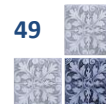
A segunda fase desta reforma estrutural do modelo de regulação do sector está estabelecida no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas - PETI3+, aprovado em Reunião de Conselho de Ministros de 3 de Abril, com a criação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

A AMT sucederá ao IMT, I.P. nas suas atribuições em matéria de regulação, de supervisão e de promoção e defesa da concorrência nos sectores marítimo-portuário, da mobilidade e no âmbito dos transportes terrestres, fluviais e marítimos e infraestruturas, enquanto serviços de interesse económico geral e das atividades baseadas em redes.

Com esta medida, procedeu-se à segregação das funções de regulação, supervisão, bem como de promoção e defesa da concorrência, das restantes funções atualmente cometidas ao IMT, I.P. Estas competências correspondem não só às atribuições anteriormente prosseguidas pelo extinto Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestre, I.P. em matéria de transportes terrestres, mas também às atribuições regulatórias, em matéria de infraestruturas rodoviárias, do extinto Instituto de Infraestruturas Rodoviárias. Correspondem ainda, por fim, às atribuições e competências do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, no domínio da supervisão e regulação da atividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos.

Com a publicação da alteração à lei orgânica do IMT, I.P. (que se prevê ocorrer a breve trecho), este Instituto terá a faculdade de acompanhar a gestão de contratos de concessão nos quais o Estado seja concedente em sectores não mencionados nos parágrafos anteriores, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, na sequência de determinação específica de poderes por parte da tutela.

Em conclusão, com esta reforma, o IMT, I.P. e a AMT passam a prosseguir as seguintes missões:





- IMT, I.P. - Exercício das funções de regulamentação técnica, de licenciamento, coordenação, fiscalização e planeamento no sector dos transportes terrestres, fluviais e respetivas infraestruturas e na vertente económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos, bem como a gestão de contratos de concessão em que o Estado seja concedente nos referidos sectores ou em outros sectores, nomeadamente relativos a transporte aéreo e infraestruturas aeroportuárias, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens;
- AMT - Regulação e fiscalização do sector da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, bem como da atividade económica no sector dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos utilizadores e de promoção e defesa da concorrência dos sectores privado, público, cooperativo e social, nos termos dos seus estatutos e demais instrumentos jurídicos.

G. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 83, referente à fusão entre as empresas Transtejo - Transportes Tejo, S.A. (Transtejo) e Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A. (Soflusa), recorda-se que o Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro, estabeleceu a fusão da gestão das empresas de transportes de Lisboa e Porto, designadamente:

- Fusão da gestão da Carris e do Metro de Lisboa;
- Fusão da gestão da STCP e do Metro do Porto;
- Fusão da gestão da Transtejo e Soflusa.

O Governo está, assim, em total sintonia com esta recomendação desse Douto Tribunal. As duas primeiras medidas (Carris/Metro Lisboa e STCP/Metro do Porto) foram já implementadas e mereceram por parte do Governo uma ação prioritária atendendo à preparação dos respetivos processos de abertura à iniciativa privada, atualmente em curso.

Com o lançamento daqueles procedimentos concursais, passar-se-á à fase seguinte das reformas a implementar neste sector, com a preparação de idênticos procedimentos para a gestão e exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros por modo fluvial no rio Tejo, atualmente realizados pela Transtejo e Soflusa, o qual se iniciará pela fusão da gestão das duas empresas.

H. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 84, referente à atualização dos números de procura pelas empresas do grupo Transtejo, importa referir que, em 2013, foram celebrados e comunicados ao Tribunal de Contas os acordos relativos à manutenção da



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS INFRAESTRUTURAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

disponibilização dos títulos intermodais L1, L12, L123, L123SX, L123MA, 12, 23 e 123, celebrados entre o Estado Português e as empresas Rodoviária de Lisboa, S.A., Transportes Sul do Tejo, S.A., Vimeca Transportes, Viação Mecânica de Carnaxide Lda. e Scotturb Transportes Urbanos, Lda.

No âmbito deste processo, foi assim aprovada a Portaria n.º 241-A/2013, de 31 de julho, nos termos das alíneas e) e f) do n.º 2 e do n.º 4, ambos do artigo 2.º e do n.º 1 do artigo 25.º da Lei n.º 10/90, de 17 de março, do n.º 2 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, e do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, a qual veio regular o sistema de passes intermodais e as condições de disponibilização destes títulos de transportes na AML, bem como as regras relativas à compensação financeira dos operadores de transporte coletivo regular de passageiros da AML por parte do Estado. A Portaria estabelece, designadamente, que:

- O cumprimento do regime tarifário estabelecido nas disposições legais e regulamentares aplicáveis à exploração do serviço público de transportes, designadamente no que diz respeito à disponibilização de passes intermodais, constitui uma obrigação de serviço público inerente àquela exploração;
- A repartição de receitas e o apuramento dos montantes de compensações a atribuir têm por base o número de passageiros efetivamente transportado por cada operador, bem como as extensões quilométricas, obtidos a partir do sistema de bilhética sem contacto.

Estas medidas foram, aliás, ao encontro de várias recomendações do próprio Tribunal de Contas no sentido de serem revistas as regras de repartição das receitas dos títulos intermodais “L”, estabelecendo que o apuramento do número de passageiros e passageiros.km - com base nos quais é apurada a repartição de receitas que cabe a cada operador - passe a ser realizada com base na bilhética sem contacto.

Assim, estão criadas as condições para que toda a informação respeitante à procura passe a ter como referencial o número efetivo de validações, ao invés da aplicação das antigas metodologias de estimativa da procura cujos resultados, em algumas situações, podem provocar distorções.

- I. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 85, referente à revisão dos acordos de empresa em vigor no Grupo Transtejo, notamos que, apesar de as relações de trabalho entre empresas e os seus respetivos trabalhadores ser uma competência dos respetivos Conselhos de Administração, no âmbito da sua independência de gestão, o Governo deu instruções a todas as empresas do sector dos transportes para promover uma adequação dos custos com pessoal à realidade de uma empresa eficiente (conforme estabelecido no Plano Estratégico dos Transportes -





Mobilidade Sustentável, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro).

Nesse sentido, foram desenvolvidas várias medidas, que passaram, designadamente, pela redução do número de trabalhadores e pela redução das horas extraordinárias, bem como outras medidas legislativas que permitiram uma aproximação dos custos laborais no sector público aos do sector privado. Os resultados de tais medidas são evidentes ao nível da redução das rubricas de custos com pessoal em todas as empresas no sector dos transportes, o que contribuiu para o alcançar do objetivo de EBITDAr positivo no sector.

- J. Relativamente à Recomendação ao Governo vertida no parágrafo 89, referente às decisões de construção de infraestruturas, nota-se que no âmbito do Plano Estratégico dos Transportes - Mobilidade Sustentável, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011, de 10 de Novembro, designadamente no seu capítulo 3.2.3, foram estabelecidas orientações a todas as empresas do sector dos transportes quanto à política de investimentos e respetiva fundamentação a realizar para o futuro.

Nesse sentido, foram revistos, racionalizados ou cancelados um conjunto de projetos de investimento que estavam previstos anteriormente cuja racionalidade económica e financeira não foi demonstrada.

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), aprovado em Reunião de Conselho de Ministros de 3 de Abril de 2014, veio reforçar e tornar mais exigente o quadro de atuação quanto à política de investimentos, designadamente no seu capítulo 17.8, o qual estabelece um conjunto de princípios que deverão ser assegurados pelas respetivas entidades promotoras públicas como condição prévia à implementação de projetos de investimento para o horizonte 2014-2020.

- K. Relativamente às Recomendações ao Governo vertida nos parágrafos 92, 93 e 95, referentes ao investimento no metro ligeiro de superfície nas áreas dos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã e à continuidade ou não da empresa Metro-Mondego, S.A., notamos que o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+) não inclui a execução do projeto do Sistema de Mobilidade do Mondego na lista dos 30 investimentos prioritários proposta pelo Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado.

Não obstante, e nos termos dos princípios estabelecidos no capítulo 17 do PETI3+, considera-se importante estudar, de forma racional e objetiva, outras soluções para a concretização deste projeto, que permitam reduzir significativamente o seu volume de investimento e custos de



funcionamento, oferecendo uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações e melhor enquadrada no volume de procura estimada para este projeto, recentemente corrigido face aos valores originalmente indicados.

Neste âmbito, serão naturalmente tidas em conta as pertinentes recomendações emitidas pelo Tribunal de Contas quanto ao modo de transporte a adoptar, ao calendário, à participação e repartição de responsabilidades entre a REFER, a CP e os demais acionistas da sociedade Metro-Mondego, SA.

- L. Relativamente à “*situação superveniente ao acolhimento das recomendações*” indicada no parágrafo 96, referente aos descontos praticados pela Carris e pelo Metro de Lisboa, informamos que, relativamente aos descontos de 75% e 50% atualmente concedidos pelas empresas de transporte, a decisão de praticar os referidos valores resulta de uma indicação das tuteladas, datada do início de 2014.

Esta indicação foi transmitida de modo a possibilitar a atribuição de descontos desde o início do ano de 2014, sem prejuízo do envio formal posterior de ofício circular pela DGTF aos Conselhos de Administração das empresas. Mais se informa que o referido ofício circular, no qual a DGTF transmite indicações relativas aos descontos a conceder pelas empresas a trabalhadores, ex-trabalhadores, reformados e familiares foi, entretanto, enviado às empresas (*cfr.*, a título de exemplo, *Doc. 2* em anexo).

- M. Relativamente à “*situação superveniente ao acolhimento das recomendações*” indicada no parágrafo 97, referente às indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado às empresas do grupo Transtejo, notamos que os contratos de prestação do serviço público de transporte de passageiros celebrados entre o Estado e a Transtejo e Soflusa incorporam, nos seus anexos, a identificação dos custos incorridos pelas duas empresas na exploração daqueles serviços.

No entanto, no número 2 da cláusula 4.^a estabelece-se que as empresas se comprometem a adoptar medidas de gestão que promovam a eficiência e conduzam à redução de custos, ao nível das melhores práticas do mercado, com vista ao equilíbrio financeiro da exploração do serviço de transporte público de passageiros e veículos, conforme determinado no Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 45/2011 de 10 de novembro.

Nesses termos, a pressão para o equilíbrio da exploração deverá ser colocado no aumento da eficiência da exploração, aproximando-a das melhores práticas do mercado, e não pelo aumento de





GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DAS INFRAESTRUTURAS,
TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

indenizações compensatórias, o que apenas contribuiria para a perpetuação das ineficiências, à custa do esforço de todos os contribuintes Portugueses.

Tem sido essa aliás a política seguida em todo o sector dos transportes, em rotura com práticas do passado, e cujos resultados são evidentes.

Com os meus melhores cumprimentos,

PL O Chefe do Gabinete

Matilde Libano Monteiro
Carlos Nunes Lopes

MATILDE LIBANO MONTEIRO
Chefe de Gabinete em substituição de
Sua Ex.^a O Secretário de Estado das
Infraestruturas, Transportes e
Comunicações

Doc. N.º 1: Ofício remetido pela DGTF ao Presidente do Conselho de Administração da Metro de Lisboa, fazendo referência ao Despacho n.º 1467/10 do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças, de 15 de dezembro.

Doc. N.º 2: Ofício circular n.º 002300, de 30-04-2013, da DGTF.

DGTC 2 5 14 7830



015- 789537
2570- 12-29

DOC. 1

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
Tribunal de Contas

Exmº Senhor
Presidente do Conselho de Administração
da Metropolitano de Lisboa, EPE
Engº Francisco José Cardoso dos Reis
Av. Fontes Pereira de Melo, nº 28
1069-095 Lisboa

S/Ref:
Data:

N/Ref DSPE/DPE
Data:

Assunto: Realização de Capital Estatutário - OE/2010

Exmº Senhor, *Presidente,*

Nos termos do Despacho do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e Finanças nº 1467/10-SETF, de 15 de Dezembro, foi autorizada a realização de capital estatutário dessa Empresa, no valor de € 30.120.397,34.

Assim, informa-se V. Exª que, em 17-12-2010, foi creditada a v/conta com o NIB 0781 0112 011201120012817 07, junto do IGCP - Instituto de Gestão da Tesouraria e do Crédito Público, IP, pelo valor da referida realização de capital estatutário.

Com os melhores cumprimentos, *e consideração,*

O Subdirector-Geral

Pedro Vasquez

RC/





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
Direção-Geral do Tesouro e Finanças

002300 30 ABR '14

Ex.^{mo} (a) Senhor (a)
Presidente do Conselho de Administração

S/Ref.
Data:

N/Ref. DSPE/OAA
Data: 30/04/2014

Assunto: Setor Empresarial do Estado – Orientações para a operacionalização da norma do OE2014 relativa ao Transporte Gratuito.

Exmo(a) Senhor(a),

A Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro de 2013, relativa ao Orçamento do Estado para 2014, estipula no seu artigo 143.º, referente ao transporte gratuito, um conjunto de regras para a utilização dos transportes públicos. A redação do artigo constante da Lei do Orçamento do Estado é a seguinte:

***ARTIGO 143.º**

Transportes

1 — É vedada a utilização gratuita dos transportes públicos aéreos, rodoviários, fluviais e ferroviários.

2 — Ficam excluídos do disposto no número anterior:

- a) Os magistrados judiciais, magistrados do Ministério Público, juizes do Tribunal Constitucional, funcionários judiciais, pessoal da Polícia Judiciária e pessoal do corpo da Guarda Prisional, para os quais se mantêm as normas legais e regulamentares em vigor;
- b) O pessoal com funções policiais da PSP, os militares da GNR, o pessoal de outras forças policiais, os militares das Forças Armadas e militarizados, no ativo, quando em serviço que implique a deslocação no meio de transporte público;
- c) Os trabalhadores das empresas transportadoras, das gestoras da infraestrutura respetiva ou das suas participadas, que já beneficiem do transporte gratuito, quando no exercício das respetivas funções, incluindo a deslocação de e para o local de trabalho.

3 — O regime fixado no presente artigo tem natureza imperativa, prevalecendo sobre quaisquer outras normas, especiais ou excecionais, em contrário e sobre instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho e contratos de trabalho, não podendo ser afastado ou modificado pelos mesmos.

4 — As empresas transportadoras, as gestoras da infraestrutura respetiva ou suas participadas, podem atribuir, aos familiares dos seus trabalhadores ou trabalhadores reformados, que beneficiavam de desconto nas tarifas de transportes a 31 de dezembro de 2012, descontos comerciais em linha com as políticas comerciais em vigor na empresa."

O n.º 4 do artigo 143.º prevê a possibilidade de os familiares dos trabalhadores ou trabalhadores reformados beneficiarem de descontos nas tarifas de transporte. Por forma a clarificar a interpretação do artigo 143.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro de 2013, comunica-se a todas as empresas do Setor

Solicita-se que na resposta seja indicada a referência deste documento e n.º de processo



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS
Direção-Geral do Tesouro e Finanças

Empresarial do Estado, abrangidas pelo referido artigo, que deverão dar cumprimento ao legalmente disposto, através da aplicação dos seguintes princípios:

- 1) Possibilidade de atribuir um desconto de 75%, face à tarifa praticada para a viagem em causa, aos trabalhadores, ex-trabalhadores e reformados das empresas abrangidas, quando não se encontrem no exercício das respetivas funções.
- 2) Possibilidade de atribuir um desconto de 50%, face à tarifa praticada para a viagem em causa, aos familiares ascendentes e descendentes de trabalhadores, ex-trabalhadores, reformados ou no ativo.
- 3) As situações previstas nos números anteriores devem no entanto ser limitadas a trabalhadores no ativo, incluindo respetivos cônjuges e filhos menores, ex-trabalhadores e a reformados, desde que os mesmos já beneficiassem de utilização gratuita dos serviços de transporte da empresa em causa a 31 de Dezembro de 2012.

Agradecendo a melhor atenção de V. Ex.^ª, apresento os melhores cumprimentos.

2/
1/ A Diretora-Geral

Elsa Roncon Santos

Maria João Araújo
Mária João Araújo
Subdirectora-Geral





3. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo CA da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA





Conselho de Administração

Exmo. Senhor
Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
M.I. Juiz Conselheiro
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

A Anex IX
1. Acesso a recepção
2. Análise e juro
do Orçmen respectivos.
4. 6.05.2014.
J

Carta registada c/ aviso de receção

Porto, 29 de abril de 2014

Assunto: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas no relatório de nº23/2009
2ª Secção à STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA.
Exercício do contraditório.

Exmo. Senhor Juiz Conselheiro Prof. Dr. José Manuel da Silva,

A pedido do Senhor Presidente, Dr. João Velez Carvalho, serve a presente para remeter a V. Ex.ª, conforme solicitado na V/ carta referência nº DA IX – Proc. nº 2/2013-AUDIT, datada de 11 de abril de 2014, os elementos da nossa pronúncia.

com os melhores cumprimentos,

André Sequeira
Administrador Executivo

Contribuinte nº 500 246 467 Registado com o nº 51 372 na 2ª Conservatória do Registo Comercial do Porto Capital Social 79 649 000 €
Nº 174 8 01 000037



0670

BGTC 2 5 14 7829



Pontos 46 e 123, Recomendação 9 acolhida parcialmente:

“Que o Conselho de Administração da STCP, S.A. diligencie junto do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, para que o zonamento tarifário intermodal da área metropolitana do Porto, seja simplificado, tornando-o mais facilmente perceptível pelos utilizadores da rede de transportes públicos”

Os elementos da nossa pronúncia relativa a este item encontram-se na alínea b) da carta do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, de 29 de abril de 2014, referência 66/14.

Pontos 48 e 126, Recomendação 10 acolhida parcialmente:

“Que o Conselho de Administração da STCP, S.A. promova a conceção de um modelo de comunicação empresarial comum e partilhado com as restantes empresas operadoras que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, no que respeita ao serviço intermodal por elas prestado”

Os elementos da nossa pronúncia relativa a este item encontram-se na alínea a) da carta do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, de 29 de abril de 2014, referência 66/14.

Pontos 58 e 130, Recomendação 12 não acolhida:

“Que o Conselho de Administração da STCP, S.A. insista, junto das Autarquias Locais apropriadas, para que sejam reduzidas as barreiras arquitectónicas de acesso às paragens e interfaces e serem incrementadas as condições de conforto dos abrigos por elas concessionados”.

Nesta recomendação, objeto de ponto de situação na carta da STCP de 22 de fevereiro 2013, foi referido que *“No quadro macroeconómico em que o país se encontra, e em particular as empresas públicas de transportes e as autarquias, foram emanadas orientações no sentido de serem restringidos os investimentos ao estritamente necessário. (...) tem existido uma forte limitação à incrementação das medidas preconizadas nesta recomendação. A STCP analisa continuamente as condições de espera nas paragens, procurando junto das autarquias, melhorar as referidas condições. Ressalva-se que algumas das sugestões de melhoria que a STCP apresenta proveem, das sugestões apresentadas pelos seus clientes.”*

A primeira parte do extrato mantém-se atual, mas gostaríamos de realçar que a Empresa, mesmo em situações de autonomia de ação reduzida, interage regularmente com as Autarquias Locais no sentido de encontrar as melhores soluções no acesso às paragens e interfaces e incrementar as suas condições de conforto.

Logo na marcação de paragens e localização de abrigos existe uma preocupação sobre a acessibilidade das mesmas, em articulação estreita com as autarquias. Também há uma atuação regular na correção de situações relacionadas com o mobiliário urbano, com árvores ou alterações de trânsito, detetadas quer por clientes quer por colaboradores da empresa e que implicam intervenção nas paragens e abrigos, conforme evidenciado no anexo 1.

Consideramos, assim, que esta recomendação estará acolhida.

Pontos 59 e 132, Recomendação 14 não acolhida:

“Que o Conselho de Administração da STCP, S.A. diligencie para que o número de serviços não realizados pela Empresa se reduza significativamente, aumentando, conseqüentemente, a taxa de cumprimento da regularidade prevista”.

Com o objetivo de aumentar a taxa de cumprimento dos serviços, foram tomadas medidas visando a redução da taxa de absentismo do pessoal tripulante, que se traduziram numa redução deste indicador em 0,6p.p. em 2013 (7,8% em 2012 para 7,2% em 2013),



Adicionalmente e já no primeiro trimestre de 2014, nos termos e para os efeitos previstos no número 3 do artigo 58º da Lei 83-C/2013 de 31 de dezembro, a STCP, SA requereu autorização ao Ministério das Finanças para o recrutamento de 60 motoristas para afetação ao serviço público de transporte de passageiros, encontrando-se o processo em fase de envio de documentação adicional, conforme solicitado pela Direção Geral do Tesouro e Finanças e pela Inspeção Geral de Finanças.

Pontos 60 e 140, Recomendação 17 não acolhida:

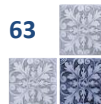
“Que o Conselho de Administração da STCP, S.A. pondere sobre a possibilidade de desenvolver o SAEIP – Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros, no sentido de contribuir para disponibilizar mais e melhor informação aos passageiros”.

Desde a conceção do Sistema de Apoio à Exploração - SAE - que estava previsto um módulo de informação a clientes, inicialmente aplicado em *displays* eletrónicos implantados junto a paragens, denominados Painéis de Informação ao Público - PIP.

Conforme referido no ponto 140, o sistema SAE já se encontra adaptado a uma tecnologia de comunicações que permitiu à empresa uma redução dos custos. Contudo, a mesma obriga a uma alteração do *hardware* dos PIP que suporte a nova tecnologia e cujo investimento aguarda a melhor oportunidade para a sua concretização.

No que é referido no ponto 141, gostaríamos de esclarecer que o SAIEP não se esgota nos PIP, existindo já outras soluções implementadas e que contribuem para disponibilizar mais e melhor informação aos passageiros, pelo que consideramos esta recomendação como acolhida, conforme se pode constatar pela enumeração de aplicações abaixo, algumas das quais já mencionadas na nossa carta de 22 de fevereiro de 2013:

1. Já existente desde 2005 o SMSBUS é o serviço de mensagens escritas por telemóvel, através do qual o cliente obtém, em segundos, a hora a que o próximo autocarro chegará à paragem. Este serviço tem uma utilização mensal superior a 40 mil.
2. Em 2010, a STCP, em cooperação com a Metro do Porto, lançou a aplicação *Gobus*, um *webservice* que produz pedidos a cada 30 segundos para conjuntos de paragens definidos pela proximidade a estações de metro, recebe respostas do SMSBUS e formata-as para visualização em ecrãs LCD. Está disponível em 7 ecrãs instalados em 4 principais estações de Metro: Campanhã, Casa da Música, São Bento e Trindade.
3. Desde 2012 instalado na sala de espera do Hospital de São João, o Infoboard é um sistema de informação desenvolvido ao abrigo do projeto CIVITAS pela empresa OPT, que consulta a posição em tempo real dos autocarros de um conjunto pré-definido de linhas próximas a um pólo de procura, para a apresentar de forma esquemática e intuitiva num ecrã LCD.
4. Em 2012, em conjunto com outros operadores, a STCP participou no projeto Move-me, desenvolvido no projeto CIVITAS, que consulta o SAEI para fornecer os horários das “Próximas partidas” e planear percursos intermodais com os horários em tempo real da STCP, em 2 plataformas, no site *move-me.mobi* e na app Move-me disponível para Android e Iphone.
5. Em 2012, foi implementado no site STCP um *webservice* de consulta de “Próximas passagens” nas paragens.
6. Em 2013, foi implementada a consulta de horários em tempo real no computador através do *widget* SMSBUS (aplicação para desktop).
7. Para além dos sistemas anteriormente descritos que apresentam as previsões de horários em tempo real, a informação audiovisual no interior dos autocarros que indica a próxima paragem e o zonamento Andante também resultam do funcionamento do SAEI, pois é ativada a partir da localização dos autocarros. Esta informação apresentada num display eletrónico do tipo *pager* e acompanhada de mensagem sonora é fundamental para que os clientes se possam situar geograficamente ao longo da viagem, revestindo-se de importância fundamental para clientes com deficiência visual. Em 2013 foram acrescentados à informação os limites de zona Andante, para melhorar a perceção da validade dos títulos.



8. A informação estática baseada na localização das paragens, como os horários à paragem e os mapas esquemáticos, também recorrem à base de dados do SAEI para a sua produção automática. Os horários à paragem, em particular, representam uma importante informação para os passageiros, colmatando a impossibilidade de instalar equipamentos de horários em tempo real em todas as paragens ou a falta de acesso aos mesmos através do telemóvel.

Ponto 121.

Os valores indicados na coluna 2012 do Quadro 5 – Capital próprio da STCP, S.A. são referentes ao ano de 2011, pelo que se procedeu à correção da tabela introduzindo os valores para o ano de 2012:

Unidade: milhares de euros e percentagem

	2007	2012	Agravamento
Capital próprio	-201.889	-407.639	102%
Resultados transitados	-271.657	-455.694	68%
Resultado líquido do período	-26.680	-73.439	175%



Maria Fernanda Almeida

From: Manuel Moreira
Sent: terça-feira, 4 de Outubro de 2011 17:05
To: dmvp@cm-porto.pt
Cc: Manuela Ribeiro
Subject: FW: Banco em abrigo nº 241

-- Senhora Eng^a Ana Sofia Barreto, boa tarde

Na sequência do nosso contacto, envio à consideração e análise, o email que enviei ao responsável da JCDECAUX, Sr. Manuel Moutinho

Com os melhores cumprimentos

Manuel Moreira

●
From: Manuel Moreira
Sent: terça-feira, 4 de Outubro de 2011 10:40
To: 'Moutinho Manuel'
Subject: Banco em abrigo nº 241

Sr. Manuel Moutinho, bom dia
O Bairro António Aroso tem várias pessoas idosas que solicitam a colocação de banco no abrigo nº 241
Pode analisar da viabilidade?

Cumprimentos

Manuel Moreira



Maria Fernanda Almeida

From: Manuel Moreira
Sent: segunda-feira, 24 de Outubro de 2011 14:32
To: dmvp@cm-porto.pt
Cc: Manuela Ribeiro
Subject: Mudança de paragem com colocação de abrigo

Senhora Eng^a Ana Sofia Barreto, boa tarde

Temos tido solicitações de alguns clientes a pedir a mudança de paragem Junto ao Quartel Militar (logo a seguir à curva) no sentido Campanhã, da linha 205, por razões de segurança, mas também referindo a necessidade de colocação de abrigo.

Envio ao seu cuidado para apreciação e análise
Cumprimentos

Manuel Moreira



Maria Fernanda Almeida

From: Manuel Moreira
Sent: quarta-feira, 14 de Março de 2012 16:12
To: dmvp@cm-porto.pt
Subject: Sugestão de colocação de bancos no Terminal do Bom Sucesso

Exmos Senhores, boa tarde

Vários Clientes têm solicitado a colocação de bancos no Terminal do Bom Sucesso.
Para o facto, solicitamos análise e decisão do departamento interveniente no processo, a fim de podermos dar resposta à pretensão

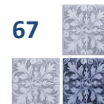
Com os melhores cumprimentos

Manuel Moreira

Manuel Moreira



Departamento Marketing
Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA
Av. Fernão de Magalhães, 1862, 13º. 4350-158 Porto
Tel.: +351 22 507 1000 Fax :+351 22 507 1150



Maria Fernanda Almeida

From: Manuel Moreira
Sent: quinta-feira, 29 de Março de 2012 11:46
To: geral@mail.cm-gaia.pt
Subject: Pedido de colocação de Abrigo

Exmos Senhores, bom dia

Recebemos pedido de recolocação de Abrigo na paragem Electrocerâmica.
Esta paragem corresponde às linhas 902, 903 e 907

Face à solicitação, gostaríamos de ter a decisão dos Vossos serviços, sobre a possibilidade de recolocação do referido abrigo, a fim de podermos responder a clientes.

Com os melhores cumprimentos

Manuel Moreira



Departamento Marketing
Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA
Av. Fernão de Magalhães, 1862, 13º, 4350-158 Porto
Tel.: +351 22 507 1000 Fax :+351 22 507 1150

A small, handwritten mark or signature in the bottom right corner of the page.



Maria Fernanda Almeida

From: Manuel Moreira
Sent: quinta-feira, 23 de Janeiro de 2014 16:47
To: dmpj@cm-porto.pt
Cc: Manuela Ribeiro; Maria de Lurdes Ribeiro
Subject: Solicitação de análise para colocação de abrigos no Hop. da Prelada

Boa tarde

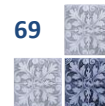
Na sequência de sugestões de nossos clientes, solicitamos a análise para possível colocação de 2 abrigos junto ao Hospital da Prelada (linha 209 – paragem com o código HPRL3 – sentido Prelada e paragem HPRL4 – sentido Pasteleira)

Com os melhores cumprimentos

Manuel Moreira



Departamento Marketing
Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA
Av. Fernão de Magalhães, 1862, 13º. 4350-158 Porto
Tel.: +351 22 507 1000 Fax :+351 22 507 1150





4. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo CA da Metro do Porto, SA





Conselho de Administração
João Velez Carvalho
Presidente do Conselho de Administração

À Mesa IX

1. Acesso e recepção
 2. Análise do documento para obtenção informação
 3. Incluir no domínio respectivo.
- Lx. 6.05.2014

Exmo. Senhor
Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
M.I. Juiz Conselheiro
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa do Bocage, 61
1069 - 045 LISBOA

MP-1336275/14 30 de abril de 2014

Assunto: Auditoria à Metro do Porto, S.A. - Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto
Relatório n.º 12/2010 - 2.ª Secção - Processo n.º 34/08-AUDIT
V/Ref.ªs: 019804 de 22 de novembro de 2010, 01434 de 01 de fevereiro de 2013 e 7910 de 23 de maio de 2013, 5090 de 11 de abril de 2014
N/Ref.ªs: MP-886425/09 de 30 de junho de 2009, MP-1048916/10 de 28 de dezembro de 2010, MP-1247789/13 de 18 de março de 2013 e MP-1264021/13, de 31 de maio de 2013

Senhor Juiz Conselheiro,

Agradecemos o ofício de V. Ex.ª com a referência 5090 de 11 de abril de 2014, relativa à auditoria em epígrafe.

Em resposta, seguem os elementos da nossa pronúncia relativamente aos itens que respeitam a esta Sociedade:

Ponto 52, Recomendação 28:

"que os Conselhos de Administração da Metro do Porto, S.A. e da Estradas de Portugal S.A. acordem sobre a partilha das responsabilidades financeiras decorrentes da manutenção e conservação da ponte Luis I sobre o Rio Douro".

Metro do Porto, SA

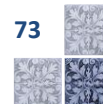
Avenida Fernão Magalhães, 1862 7º
4350-158 Porto, Portugal
T: 22. 508 10 00 F: 22. 508 10 01
velez.carvalho@metro-porto.pt

DGTC 5 5 14 7947

1/6

PC0081

soc. mat. 2ª Conserv. R. C. do Porto sob o nº 51498/941018
capital social € 7 500 000
nif 503 278 602



Depois da Metro do Porto, S.A. ter realizado diligências junto da Tutela, foi o assunto submetido a Parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República que foi emitido sob o nº 15/2013 em 07 de novembro de 2013, tendo sido homologado por Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas Transportes e Comunicações por Despacho de 13 de março do corrente ano.

Desse parecer resulta que as obras de conservação a efetuar no tabuleiro superior que não interfiram com os elementos estruturais da ponte, sem relação com a estabilidade da obra de arte, serão da responsabilidade da Metro do Porto, S.A.. Já relativamente às obras da mesma natureza a efetuar no tabuleiro inferior, serão as mesmas da responsabilidade da Estradas de Portugal, S.A.. No que concerne a obras de conservação dos elementos estruturais da ponte, existirá responsabilidade conjunta de ambas as empresas recaindo sobre cada uma os encargos financeiros proporcionais ao desgaste provocado na estrutura da ponte pelo tráfego sob a sua jurisdição.

Ponto 77 e 178, Recomendação 16

“ [Que o Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A.] diligencie para que a Metro do Porto, S.A., ainda que indirectamente, apenas usufrua de situações de trabalho temporário no estrito cumprimento da lei aplicável e quando outra solução menos desfavorável para o trabalhador não houver.”

“ À data do trabalho de campo da auditoria de seguimento, a Metro do Porto, S.A. tinha um trabalhador em situação de trabalho temporário, desde 14 de Maio de 2012.”

É um facto que, com início em 14 de Maio de 2012, existiu uma situação de trabalho temporário no Departamento Administrativo e Financeiro. Foi necessário recorrer a essa solução na sequência da saída de três colaboradores desse Departamento. Foi cumprida a lei aplicável. Não havia outra solução menos desfavorável para o trabalhador atendendo às orientações da tutela no âmbito do Programa de Assistência Económica e Financeira. Esse contrato cessou em 14 de abril de 2014, não se verificando hoje na Empresa qualquer situação de contratação de trabalhador em situação de trabalho temporário.

Também é um facto que a Metro do Porto detém uma participação de 1/3 no TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, igual às participações da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. e da CP - Comboios de Portugal, E.P.E.. Da actividade deste ACE usufruem as participantes, a generalidade dos operadores de transporte público activos na AMP e a população em geral. O TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE



também foi convidado a pronunciar-se sobre o relatório em apreço, pelo que remetemos para essa pronúncia a análise desta passagem.

Pontos 78 e 196, Recomendação 25:

“Que o Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A. diligencie pela celeridade na criação do Provedor do Cliente do metro ligeiro do Porto”

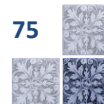
Consideramos mais apropriado que exista um Provedor de Cliente de Transportes Públicos na esfera da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto. A proposta já foi formulada tendo resultado num compromisso da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto de criar esse Provedor, não apenas para o metro ligeiro, mas também para o conjunto do sistema de transportes. A criação do provedor para o metro ligeiro do Porto não se justifica hoje, uma vez que se encontra em curso a reestruturação das empresas Metro do Porto, S.A. e STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. com vista à sua fusão.

Ponto 79, Recomendação 29:

“Que as Câmaras Municipais do Porto e Vila Nova de Gaia cumpram ou renegociem o Protocolo que celebraram de livre e espontânea vontade com a Metro do Porto (em 20/01/1999, a C.M. Porto e em 02/05/2000 à C.M. Vila Nova de Gaia), assumindo a titularidade dominal da Ponte do Infante D. Henrique e respetiva responsabilidade pela sua manutenção e conservação”.

Depois da Metro do Porto, S.A. ter realizado diligências junto da Tutela, foi o assunto submetido a Parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria Geral da República que foi emitido sob o nº 15/2013 em 07 de novembro de 2013, tendo sido homologado por Sua Excelência o Secretário de Estado das Obras Públicas Transportes e Comunicações por Despacho de 13 de março do corrente ano.

Desse Parecer resulta que o troço de rodovia existente nessa ponte do Infante D. Henrique, tem natureza de estrada municipal, integrando-se no domínio público de cada um dos municípios. A responsabilidade pela conservação desse troço de rodovia englobando a obra de arte correspondente recai sobre os Municípios do Porto e Vila Nova de Gaia, na parte do traçado situada dentro dos limites de jurisdição territorial correspondentes. Constituindo a ponte uma estrutura unitária, poderão revelar-se necessárias intervenções conservatórias que impliquem a intervenção concertada de ambos os Municípios.



Fica assim arredada a responsabilidade da Metro do Porto, S.A. pelas obras de conservação e manutenção da Ponte do Infante D. Henrique.

Ponto 152, Recomendação 1:

“ [Que o Governo] promova a revisão da Lei nº 28/2008, de 4 de Julho, referente ao regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transporte colectivo de passageiros, corrigindo as suas ineficiências e adequando-as às circunstâncias reais de actuação da generalidade das empresas operadoras de transporte público, com vista a alcançar um regime sancionatório mais justo e eficaz.”

“A Lei nº 28/2008, de 4 de Julho, foi alterada pelo art.º 168 da Lei nº 83-C/2013, de 31 de Dezembro, dando acolhimento à Recomendação 1.”

No seguimento da publicação da Lei nº 28/2006, a Metro do Porto, S.A. enviou ofício ao IMT propondo a alteração do regime fixado de modo a ser criado um esquema mais justo e equilibrado de sanções aplicáveis.

Essa proposta nunca foi acolhida pelo que, por mais de uma vez, foi dirigida correspondência pela Empresa quer ao IMT quer à Tutela sectorial.

Com a publicação da Lei nº 83-C/2013 de 31 de dezembro (OE 2014) foi alterado o regime sancionatório, mas no sentido oposto àquele que a Metro do Porto, S.A. vem defendendo e também preconizado na Recomendação, tornando-se o mesmo mais severo e injusto do que o que constava da Lei nº 28/2006 então revista.

Além de não ter contemplado com diferentes coimas as diferentes situações em que se verifica a contra-ordenação, de acordo com os graus de culpa diversos, o montante da coima única aplicável continuou a ser de 100 vezes o montante em vigor para o bilhete de menor valor até ao limite máximo de 150 vezes o referido montante.

Ponto 176, Recomendação 14:

“ [Que o Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A.] enquanto detentor da presidência da Assembleia Geral do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE, dê cumprimento ao art.º 6º do Decreto-Lei nº 430/73, de 25 de Agosto, nomeando os administradores desse agrupamento.”

“ A Recomendação 14 foi acolhida. A Assembleia Geral do TIP-ACE nomeou os seus órgãos sociais para o triénio 2010/2012 e 2013/2015 nas reuniões de 28 de Maio de 2010 e 27 de Março de 2013, respectivamente.”



As Assembleias Gerais realizadas no triénio 2010/2012 foram presididas pela Sra. Dra. Maria João Teresa da Silva Santos por indicação da CP - Comboios de Portugal, E.P.E. e as Assembleias Gerais a realizar na pendência do triénio em curso, são presididas pela Sra. Eng^a Helena Meira da Silva e Castro por indicação da STCP, S.A.. e da Metro do Porto, S.A.. Não cabe ao Presidente da Mesa da Assembleia Geral nomear administradores. Os Administradores não haviam sido eleitos em Assembleia Geral antes de 28 de Maio de 2010 por falta de instruções claras da tutela quanto ao assunto.

Ponto 189, Recomendação 20:

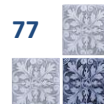
" [...] 238 MVAs, cada uma com um custo de aquisição de aproximadamente 500 milhares de euros [...]"

Informamos que o custo unitário de aquisição das MVAs variou em torno dos 25 mil euros, dependendo da configuração e da data da aquisição.

Capítulo 4, Evolução de indicadores das empresas entre 2007 e 2012:

Por diversas vezes ao longo deste capítulo são apresentadas considerações sobre a procura de diversos operadores, as quotas de cada um, e relacionadas com as indemnizações compensatórias. Deve ter-se em conta que:

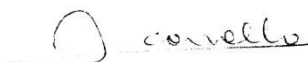
- Os passageiros da Metro do Porto, S.A. e da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. são contados com base em validações reais, e não com base em "sondagens". No caso da MP sempre foram assim; na STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. são assim desde 2007 na sequência da implementação completa da bilhética sem contacto em todas as linhas da empresa, com os resultados na transição que se podem verificar no extracto do Relatório de Gestão de 2007 da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. em Anexo. Este Anexo delimita a credibilidade de algumas percentagens que constam do texto em contraditório.
- Os passageiros da Metro do Porto, S.A. e da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. não incluem acréscimos por conta de utilizadores sem título de transporte válido.
- Não é o mesmo dispor de capacidade para transportar um passageiro por três ou por trinta quilómetros. A Metro do Porto, S.A. e a CP - Comboios de Portugal, E.P.E. servem linhas com dezenas de quilómetros, pelo que análises de quotas de procura



ou ICs por unidade de procura com base em passageiros são nessa medida enviesadas.

Com os melhores cumprimentos

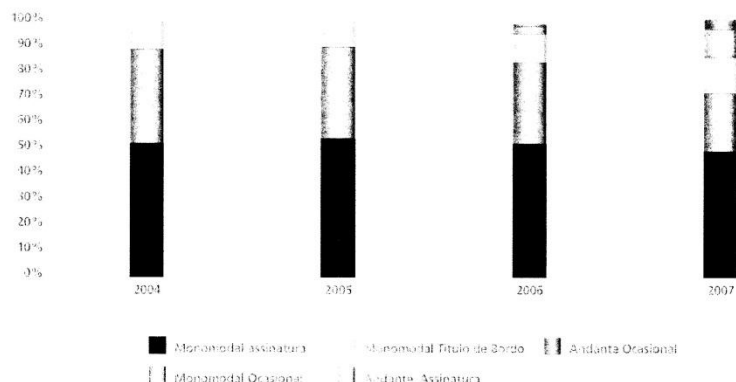
O Presidente do Conselho de Administração



João Velez Carvalho

Anexo: Relatório de Gestão de 2007 da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.

Distribuição da Receita 2004-2007 por grupo de título e tarifário



O tarifário social, monomodal e intermodal, representou 22% da receita total e 34% da procura.

As assinaturas normais, mono e intermodais, representaram 45% da procura global e 37% da receita.

Cálculo até 2006, inclusivé: desde 1984 até ao ano de 2006, os passageiros transportados da STCP foram estimados com base na multiplicação da quantidade dos títulos de transporte vendidos por coeficientes de utilização para cada título obtidos por sondagens realizadas no princípio da década de oitenta. Deste modo, a óptica seguida até 2006 para o cálculo dos passageiros foi a das vendas e não da utilização efectiva de cada título de transporte, com a margem de erro correspondente ao método utilizado.

Aplicando os multiplicadores estabelecidos em 1984, a série de valores da procura anual resultaria então a seguinte:

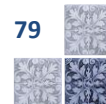
Passageiros (10 ³)							
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
239.273	234.113	230.035	221.978	219.159	209.089	189.775	166.614

Verifica-se assim em 2007 uma ruptura na metodologia da contagem de passageiros, tendo a STCP decidido proceder ao recálculo dos passageiros desde 2000, para poder fazer análises comparativas, utilizando para tal os coeficientes de utilização efectivos de 2007 por título de transporte. Para ilustrar o grande desfasamento entre os valores que vinham sendo considerados nos anos anteriores e os efectivamente registados através da bilhética sem contacto indica-se, como exemplo, o caso do título de assinatura A (Porto) que de um multiplicador de 100 passou para 67. Aplicando os multiplicadores determinados com base nas validações registadas em 2007, obtém-se a seguinte série de valores para a procura real:

Passageiros (10 ³)							
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
150.221	146.482	143.464	138.339	135.773	128.963	117.701	109.102

Metodologia aplicada a partir de 2007, inclusivé: o novo sistema de bilhética sem contacto veio permitir a quantificação objectiva dos passageiros, por tipo de título de transporte, com base nas validações registadas, que passaram a ser obrigatórias para todos os tipos de títulos, com excepção do título de bordo.

Doravante será esta a série considerada como referência para análise comparativa da evolução dos passageiros transportados.





5. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo CA da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA e do Metropolitano de Lisboa, EPE





Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A.
Alameda António Sérgio, 62
2795-221 Linda-a-Velha
Telefone (351) 213 613 000
Fax (351) 213 613 069
www.carris.pt

Metropolitano de Lisboa
Av. Barbosa do Bocage, 5
1049-039 Lisboa, Portugal
Telefone (351) 21 798 06 00
Fax (351) 21 798 06 05
www.metrolisboa.pt

carris



Transportes de Lisboa

À Area 1 X

1. Da entrada e a usas a recepção.
 2. Se seguir no âmbito respectivo.
- lx. 5. 5. 2014 JF.

Data 30-04-2014

N/Ref. 1043039

V/Ref.

Assunto: Auditoria de Seguimento às Recomendações Formuladas nos Relatórios de Auditoria a
Empresas do Setor dos Transportes. Relatórios n.º 30/2009 (CARRIS, S.A.) e n.º 7/2010
(Metropolitano de Lisboa, E.P.E.).

O Conselho de Administração da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., notificado do Relatório da Auditoria supra identificada, vem por este meio pronunciar-se sobre o mesmo.

Permitimo-nos, contudo, salientar o esforço e o empenho demonstrado por ambas as empresas, através das suas diversas administrações e dos seus dirigentes, no cumprimento das Recomendações formuladas pelo Tribunal de Contas, num esforço comum que visou não só a correção de algumas anomalias, mas essencialmente a melhoria do serviço público prestado aos cidadãos.

Em termos de metodologia iremo-nos pronunciar, em primeiro lugar, sobre as Recomendações consideradas "não acolhidas" dirigidas à CARRIS, seguidas por aquelas dirigidas ao Metropolitano e concluindo pelas que são comuns às duas empresas.

Assim sendo e no que se refere às Recomendações dirigidas à CARRIS, cumpre-nos dizer o seguinte:

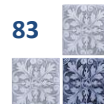
- Recomendação 8 – Fomento do investimento na construção de parques de estacionamento fora da cidade de Lisboa com boas ligações à rede de transportes públicos.

A CARRIS considera que esta recomendação ultrapassa o âmbito das competências, do objeto social e mesmo da área geográfica de intervenção da empresa, na medida que se trata de uma matéria da exclusiva responsabilidade dos municípios limítrofes da cidade de Lisboa.

Acresce ainda que a implementação desta medida, de um ponto de vista de boa gestão e de uma correta aplicação de fundos públicos, poderá ser questionada, na medida em que a construção de parques de estacionamento apenas se mostra rentável quando associada à construção de interfaces ou ao transporte pesado, não sendo usual a sua associação ao transporte rodoviário urbano ou mesmo suburbano.

Contribuinte n.º 500 595 313
Matriculada na C.R.C.
de Lisboa, sob o n.º 172

Contribuinte n.º 500 192 855
Matriculada na C.R.C.
de Lisboa, sob o n.º 121



- Recomendação 9 – Implementação de metodologias de contagem de passageiros assente nas validações registadas no sistema de bilhética sem contacto.

Devemos salientar que na CARRIS, desde 2008, a contagem de passageiros, com bilhete ou com Zapping, é integralmente calculada com base nas validações.

A determinação dos passageiros com passe é apurada com base num modelo de regressão múltipla, em que as variáveis independentes que são o N.º de Equivalentes de Passe CARRIS (resultante das respetivas vendas) e o N.º de Validações de Passes.

No futuro, que se espera próximo, toda a procura será determinada, unicamente, com base nas validações.

No entanto, a execução integral desta metodologia apenas será possível quando estiverem reunidas todas as condições necessárias para que o mesmo seja considerado fiável, designadamente quando a prática da validação estiver generalizada na cultura dos passageiros CARRIS.

Importa salientar que atualmente e tal como refere o relatório da AML de setembro de 2013, há na CARRIS cerca de 15% de passageiros que viajam sem proceder à respetiva validação. Assim sendo, implementar o sistema no quadro atual teria graves implicações financeiras para a Empresa.

Para contrariar esta prática, a CARRIS tem vindo a implementar medidas que visam informar e alertar para a obrigatoriedade de validação em todas as entradas nos veículos.

Como exemplo, destacam-se as campanhas de sensibilização e informação junto de clientes em geral, bem como junto dos tripulantes em particular. Outro aspeto importante a ter em consideração é a problemática da fraude, tendo sido reforçado em cerca de 30% o efetivo dos serviços de Fiscalização.

Relativamente a esta Recomendação e considerando o exposto deve a mesma ser considerada, pelo menos, acolhida parcialmente.

Relativamente às Recomendações dirigidas ao Metropolitano de Lisboa, cumpre referir o seguinte:

- Recomendação 3 – Realização integral do capital estatutário.
Não se tratando de uma recomendação direcionada ao Metropolitano de Lisboa, não poderíamos deixar de informar o Governo procedeu à realização integral do capital estatutário em 2010.

- Recomendação 15 – Revisão dos procedimentos contabilísticos relativos à não depreciação das ILD.

Até 1980, o Metropolitano contabilizou o investimento realizado e o respetivo financiamento como ativos e passivos, sem qualquer distinção entre “Infraestrutura de Longa Duração”(ILD) e património da Empresa.

O D.L. 196/80 de 20 de Junho veio alterar este procedimento. Este diploma determinou que as despesas em ILD’ s realizadas pelo Metropolitano até final de 1980 fossem financiadas integralmente pelo Estado, identificando os investimentos que deveriam ser classificadas como ILD’s. Em consequência, o Metropolitano deveria corrigir os resultados acumulados, anulando as





5

amortizações e reintegrações registadas. As despesas de investimento em ILD's e correspondente financiamento deveriam ser contabilizadas em contas autónomas.

Este diploma dispunha que estas regras seriam revistas em 31 Dez 1980 tendo em conta as "possibilidades económicas (...) e o alargamento projetado da rede", sendo que a revisão que não chegou a ser realizada.

A partir da publicação deste diploma, o Metropolitano manteve a prática de não efetuar amortizações das ILD, devido ao facto de estas pertencerem ao domínio público e não ao património privado da Empresa.

As regras de amortização aplicáveis ao património do Estado definidas na Portaria n.º 671/2000 do Ministério das Finanças, relativa ao Cadastro e Inventário dos Bens do Estado ("CIBE") confirmaram este procedimento, dispondo a alínea e) do número 1 do seu artigo 36.º que "não são sujeitos ao regime de amortizações os seguintes bens: bens imóveis que pela sua complexidade ou particularidade apresentem dificuldades técnicas inultrapassáveis de inventariação ou de avaliação".

Neste quadro o Metropolitano considera que cumpre integralmente o quadro legal em vigor.

Relativamente à Recomendação dirigida à CARRIS e ao Metropolitano:

- Recomendação 12 (CARRIS) e 13 (Metropolitano) –Revisão da política de atribuição de transporte gratuito na sua rede de transporte público.

Conforme referido no Relatório de Auditoria, o n.º 4 do artigo 143.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro veio permitir às empresas transportadoras a atribuição de "descontos comerciais em linha com as políticas comerciais em vigor na empresa "aos familiares dos trabalhadores e trabalhadores reformados". Na sequência da publicação da lei do orçamento de Estado para 2014, acima referida, o Conselho de Administração recebeu orientações genéricas da tutela, interpretativas da norma em questão, no sentido de praticar descontos comerciais até 75%, com entrada em vigor no dia 1 de Janeiro de 2014.

Ora, o desconto comercial concedido pelo ML e pela Carris, não só dá cumprimento a estas orientações, que ficaram de ser posteriormente fixadas em ofício da DCTF, por cuja notificação se aguarda, sendo que o Conselho de Administração cumprirá rigorosamente o que aí se dispuser sobre esta matéria, como também, se encontra perfeitamente alinhado com a política comercial genericamente em vigor em ambas as empresas (note-se que a política comercial que vigorou nestes empresas especificamente para a situação em causa assentava inclusive na gratuidade do transporte), ao contrário do que se afirma no Relatório de Auditoria.

Com efeito, o Tribunal de Contas, alicerça a sua posição, numa interpretação redutora do conceito de "políticas comerciais", uma vez que só considera, na integração deste conceito, os descontos comerciais protocolados com determinadas entidades, designadamente a Polícia Judiciária ou o próprio Tribunal de



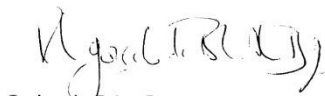
Contas, ignorando, de forma que nos parece discricionária, todos os restantes descontos comerciais atribuídos pelo ML e pela Carris a terceiras entidades.

Na realidade, os descontos comerciais atribuídos pela CARRIS e pelo Metropolitano têm uma margem de variação muito mais ampla do que a referida no Relatório. Basta referir, por exemplo, a existência de descontos comerciais que atingem um valor limite de 85%, como sucede com o desconto concedido ao Maratona Clube. A atribuição de descontos comerciais obedece, naturalmente, a uma análise ponderada de diversos fatores referentes aos beneficiários da medida, bem como à natureza dos diversos eventos que lhes possam estar associados. Assim, atribui-se uma especial importância ao caráter social do apoio (no âmbito das políticas de responsabilidade social em vigor) e ao interesse dos eventos para a promoção do serviço público prestado pelo ML e pela Carris, do transporte público ou de causas sociais relevantes.

Face ao exposto, e tendo em conta o teor das orientações superiormente recebidas sobre esta matéria, afigura-se-nos indubitável que o desconto concedido aos familiares dos trabalhadores e aos trabalhadores reformados do ML e da Carris, se enquadra no âmbito da política comercial em vigor nas Empresas e respetivos parâmetros de descontos atribuídos a diversas entidades.

Neste sentido, ambas as decisões de atribuição dos descontos comerciais em causa não enfermam de qualquer ilegalidade.

Sem outro assunto e disponíveis para qualquer esclarecimento adicional que o Tribunal de Contas considere pertinente, subscrevemo-nos, com os melhores cumprimentos.



Pedro de Brito Bogas

Vogal do Conselho de Administração em substituição do Presidente

DGTC 5 5 14 7979





6. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo CA da Metro do Mondego, SA





-

-

A Receix

1. Accusa - Accção

2. Terceira Co. de Accção

ref. accção.

lx. 20.04.2014

R

Exm.º Senhor
Professor Doutor José Manuel Monteiro da
Silva
M.I. Juiz Conselheiro do
Tribunal de Contas
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069 - 045 Lisboa

data: 23 de Abril de 2014

07/07/14



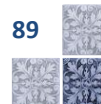
assunto: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas nos relatórios de auditoria a empresas do sector dos transportes

Exmo. Senhor Conselheiro,

Na sequência do ofício 5089, de 11 de Abril, enviado à Metro-Mondego, S.A. (MM), para efeitos do exercício do contraditório, vimos informar que nada temos a reportar (esclarecimentos complementares), nomeadamente, aos pontos relativos ao relato e seguimento dado às recomendações à Administração da MM (em concreto, ao ponto 3.1.2 - parágrafos 136 a 140).

Com os nossos melhores cumprimentos,
A Administração,

DTGC 29 4 14 7531





7. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo CA da Estradas de Portugal, SA





Conselho de Administração

- A Área IX*
- 1. Atenuar a multa*
 - 2. Incluir no âmbito respectivo.*
 - 3. Solicitar informações sobre a divisão de responsabilidades, de acordo ao 2º §.*

Exmo. Senhor

Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas

Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Sua Referência:	Sua Comunicação de:	Nossa referência:	Antecedente:	Saida:	Data:
DA IX- Proc. Nº 2/2013 - AUDIT		03.2014.DAI		27384	24-04-2014

Assunto: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas nos relatórios de auditoria a empresas do setor dos transportes

Exmo Senhor Juiz Conselheiro

Na sequência do Vosso ofício refº "DA IX – Proc.n.º2/2013-AUDIT", relativamente à recomendação expressa no ponto 166 do relato de auditoria em título, informa-se o seguinte:

- A EP encontra-se a atualizar a minuta de protocolo já anteriormente desenvolvida, a apresentar brevemente ao Metro do Porto, com o objetivo de formalizar a divisão de responsabilidades de cada uma das entidades relativamente à ponte D. Luís I de acordo com o parecer nº 15/2013 da Procuradoria-Geral da República.
- Independentemente da formalização do protocolo, a EP assegurará a conservação do tabuleiro inferior, tendo já procedido à sua reativação no Sistema de Gestão de Obras de Arte o que permitirá despoletar as inerentes atividades de inspeção.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente do Conselho de Administração


António Ramalho
Presidente

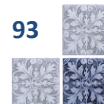
DGTC 2 5 14 7804

Mod0.18.11./R08: 05-09-2012

EP – Estradas de Portugal, S.A.
Capital Social: 472.990.000 Euros
NIF: 504598686

1/1

Sede: Praça da Portagem 2809-013 ALMADA- PORTUGAL
Telefone: +351-21 287 90 00 / Fax:+351-21 295 19 97
E-mail: ep@estradas.pt • www.estradasdeportugal.pt





8. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente da Câmara do Porto





PORTO
Câmara Municipal

A Rua IX,

1. Acesso a recargas.
2. Elcturas no município
sobre o estado deste ofício
e incluir no domínio respectivo.

Porto, 22-04-2014 Ex. 29-64/2014
N/Ref.: I/71636/14/CMP

Excmo. Senhor Juiz,

Exmo. Senhor
Juiz Conselheiro
Responsável pela área de controlo do SPE
Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Tribunal de Contas
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045 Lisboa

Assunto: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas no relatório n.º 12/2010 (Metro do Porto, S.A.)

Através do Relatório n.º 12/2010 o Tribunal de Contas dirigiu aos Município do Porto e de Vila Nova de Gaia a recomendação de: "cumprir ou renegociar o protocolo que celebrou, de livre e espontânea vontade, com a Metro do Porto, assumindo a titularidade dominial da Ponte Infante D. Henrique e respetiva responsabilidade pela sua manutenção e conservação."

Através de ofício registado neste Município a 14 de abril de 2014 o Tribunal de Contas vem notificar o Município do Porto para que se pronuncie, para efeitos do exercício do contraditório sobre a intenção deste Tribunal de concluir que o Município não acolheu a recomendação supra citada.

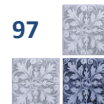
Em face de tal notificação, o Município do Porto vem, junto de V.ª Ex.ª demonstrar como é totalmente falsa a afirmação de que o Município não acolheu a recomendação que lhe foi dirigida através do Relatório n.º 12/2010, por quanto, de seguida, se expõe:

A

Dos esforços promovidos pelo Município do Porto para negociar a definição das responsabilidades pela conservação e manutenção da Ponte Infante Dom Henrique

1.º

É completamente falso que o Município do Porto não venha envidando, ao longo dos anos, os mais variados esforços para procurar encontrar uma solução que garanta a efetiva manutenção e conservação estrutural da Ponte Infante D. Henrique.





PORTO
Câmara Municipal

2.º

Nesse sentido, e em face da revogação unilateral, pelo Município de Vila Nova de Gaia, do ponto 3 do protocolo celebrado com a Metro do Porto, e da declaração da Metro do Porto, S.A. de que rejeita qualquer responsabilidade sobre esta Ponte, o Município do Porto vem promovendo as mais diversas diligências junto das instâncias estaduais que poderiam assumir a resolução da presente questão, sem, no entanto, ter obtido nunca qualquer resposta a estas tentativas.

3.º

Com efeito:

- por ofício de 21 de setembro de 2011, o Município interpelou o, então, Ministro da Economia e do Emprego, Dr. Álvaro Santos Pereira, no sentido de que *“o Governo identificasse a entidade tutelada que, por norma, assegura a conservação das pontes em Portugal, e que deverá assumir também o encargo da conservação da Ponte Infante D. Henrique”*, colocando-se o Município à disposição para prestar o contributo necessário para o melhor desfecho desta situação;
- não tendo obtido resposta a este ofício, a 24 de outubro de 2011 o Município do Porto remeteu uma nova carta ao Ministro da Economia e do Emprego, sublinhando *“que esta é uma matéria da máxima importância”*, sendo *“urgente a rápida resolução deste problema, uma vez que existia o receio de a Ponte Infante D. Henrique se encontrar sem manutenção.”*;
- ainda sem resposta do Ministério, a 17 de julho de 2012, o Município solicitou a intervenção do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Dr. Sérgio Paulo Lopes da Silva Monteiro, *“reiterando a necessidade de urgentemente ser encontrada uma solução definitiva que salvaguarde o interesse público em causa”*;
- três meses volvidos, mantendo-se o silêncio da Administração Central, o Município do Porto voltou a enviar um ofício ao Secretário de Estado, a 12 de dezembro de 2012, solicitando o ponto da situação da resolução desta questão,
- pedido este reiterado a 8 de maio de 2013, de novo sem qualquer resposta por parte do Governo.

4.º

Ora, perante todas estas diligências o Município do Porto não pode ser acusado de não ter acolhido a recomendação do Tribunal de Contas, de procurar renegociar o Protocolo celebrado em 1999 com a Metro do Porto, S.A..



5.º

Pelo contrário, em face da rejeição de quaisquer responsabilidades por parte da Metro do Porto, S.A. e do Município de Vila Nova de Gaia, o Município do Porto foi a única entidade que insistentemente tentou, junto das mais elevadas instâncias do Governo, encetar as negociações necessárias para que o Estado e os Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia se articulassem na definição das responsabilidades pela conservação e manutenção da Ponte Infante D. Henrique.

6.º

Ora, em face do total silêncio do Governo e da rejeição de responsabilidades por parte do Município de Vila Nova de Gaia e da Metro do Porto, S.A., o que mais seria exigível ao Município do Porto promover, para que o Tribunal de Contas pudesse considerar acolhida a recomendação agora efetuada?

7.º

É que, conforme é consabido, o Município do Porto não tem sequer, no âmbito das atribuições que lhe são legalmente acometidas, a jurisdição sobre a totalidade da Ponte Infante D. Henrique, que se encontra, em parte implantada no concelho de Vila Nova de Gaia.

8.º

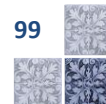
Assim, além de não ter (conforme vem reiterando nos ofícios remetidos a V.ª Ex.ª) know-how, nem orçamento que lhe permitam uma intervenção global sobre a infraestrutura que a Ponte Infante D. Henrique representa, o Município do Porto não tem sequer enquadramento legal para poder, por si só, resolver a tão premente questão que aqui se coloca.

9.º

Ainda assim, o Município do Porto, não desistiu, ao longo dos anos, de ir procurando, junto do Governo, uma solução para esta questão premente.

10.º

Aliás, na sequência do Parecer da Procuradoria-Geral da República, publicado no Diário da República de 2 de abril, o Município do Porto voltou a remeter um ofício ao Ministro da Economia e do Emprego, e ao Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, solicitando que a Ponte Infante D. Henrique seja considerada domínio público do Estado e, conseqüentemente, o Estado assumira a responsabilidade pela sua conservação e manutenção estrutural.





PORTO
Câmara Municipal

18.º

Ora, em face destes factos torna-se claro que não é verdade que a construção da Ponte Infante Dom Henrique tenha sido uma construção da iniciativa do Município do Porto ou do Município de Vila Nova de Gaia.

19.º

Não o foi, desde logo, porque, como também se reconhece no preâmbulo dos protocolos assinados, os Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia nunca teriam “*possibilidade de reunir os meios necessários para construir a nova ponte*”, tal como hoje, estes mesmos Municípios não têm possibilidade – desde logo face às restrições legais e orçamentais conhecidas – de assumir o compromisso pela manutenção de uma infraestrutura como a Ponte Infante D. Henrique.

20.º

Questionamo-nos aliás se, em face das restrições orçamentais que são conhecidas dos Municípios o próprio Tribunal de Contas visaria um acordo em que os Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia assumissem uma responsabilidade financeira da envergadura que a manutenção da infraestrutura de uma ponte exige!

21.º

Ora, tendo sido uma construção da iniciativa do Estado – sócio maioritário da Metro do Porto, S.A. –, financiado através do Programa de Investimentos da Administração Central, para substituir um troço de via que se encontrava integrado no domínio público do estado (o tabuleiro superior da Ponte D. Luís I) outra não poderá ser a conclusão senão a de que a Ponte Infante Dom Henrique integra o domínio público estadual, não tendo ainda existido – nem podendo existir – qualquer documento que tenha determinado a transferência de tal ponte para o domínio público dos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia.

22.º

É isto mesmo que o Município do Porto procurará demonstrar, uma vez mais, ao Senhor Ministro da Economia e do Emprego.

**Assim e em síntese,
Requer-se a V.ª Ex.ª**

Pr. General Humberto Delgado
4049-001 Porto
Tel. 222 097 000
Fax 222 097 100
www.cm-porto.pt



PORTO
Câmara Municipal

1.

Se digno concluir que o Município do Porto acolheu a recomendação que lhe foi dirigida através do Relatório 12/2010, uma vez que enviou todos os esforços para conseguir uma negociação com a Administração Central, única entidade que terá poder jurídico e financeiro para resolver esta questão, não podendo o Município do Porto ser condenado por não ter obtido qualquer resposta aos seus esforços de negociação.

Mais se requer a V.^a Ex.^a que pondere o seguinte:

2.

Mais do que uma questão de escrutínio jurídico de responsabilidades, a questão da manutenção e conservação estrutural da Ponte Infante Dom Henrique é uma questão premente, que se impõe resolver rapidamente e com a qual o Município do Porto está verdadeiramente preocupado.

Ora, é tecnicamente inequívoco que a responsabilidade pela conservação e manutenção de uma infraestrutura como uma ponte não pode estar dispersa por várias entidades, nem subjugada à aleatoriedade de acordos bilaterais entre dois Municípios.

A responsabilidade pela conservação e manutenção desta Ponte, construída por iniciativa do Estado, com dinheiro do Estado, para substituição de uma via do Estado, deve ser assumida pelo Estado.

A resolução deste problema é de facto grave e premente, como o Município do Porto vem reiterando há anos.

Por isso, para além de requerer a V. Ex.^a que não considere não acolhida, pelo Município do Porto a recomendação por V. Ex.^a efetuada através do relatório 12/2010, o Município do Porto requer que o Tribunal de Contas recomende ao Senhor Ministro da Economia e do Emprego que assuma o papel central que lhe compete na resolução da presente questão, assumindo a responsabilidade da Administração Central pela manutenção e conservação da Ponte Infante Dom Henrique.

Com os meus melhores cumprimentos,

O Presidente da Câmara

Rui Moreira





9. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente da Câmara de Vila Nova de Gaia





MUNICÍPIO DE VILA NOVA DE GAIA

A' Rec 1X

1. Assum a recepção
2. Proceda a análise e elaboração de uma informação sobre o teor da recorre.

Lx. 29.04.2014 dr.

Exm.º Senhor

Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas

Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva

Avenida Barbosa do Bocage, 61

1069-045 Lisboa

00010995
2014-04-22

Assunto: V/ ofício com o n.º 5085, datado de 11.04.2014 - Processo n.º 2/2013 - AUDIT - Auditoria de seguimento às recomendações formuladas no relatório de auditoria 12/10 relativo à "Metro do Porto, S.A".

Exm.º Senhor Juiz Conselheiro,

Em resposta ao ofício em epígrafe identificado tenho a honra de informar a V. Exª o que se segue.

Pelo número 3.1.5 daquele Relatório, após concluir pelo não acolhimento da recomendação outrora efetuada a esta Autarquia, é feita a recomendação aos Municípios do Porto e de Vila Nova de Gaia que "(...) deverão informar o Tribunal sobre as medidas já adotadas, ou previstas, após conhecimento das conclusões do Conselho Consultivo da procuradoria-Geral da República (...)" (cfr. n.º 174).

Ora, conforme melhor já foi explanado no ofício dirigido a esse douto Tribunal em 05.06.2013, os motivos que estiveram subjacentes à revogação do Protocolo celebrado em Março de 2005 com a "Metro do Porto, S.A", prenderam-se, fundamentalmente, com restrições económico-financeiras, que ultrapassam a esfera da autonomia das autarquias.



Com efeito, em finais de março do corrente ano este Município tomou conhecimento do Parecer n.º 15/2013, de 07.11.2013 do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República, homologado por sua Excelência o Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Todavia, não se conformando com o teor do aludido parecer, a Câmara Municipal, na sua reunião realizada a 07.04.2014, deliberou, por unanimidade “ (...) *impugnar judicialmente a decisão do Governo, de atribuir ao Município de Vila Nova de Gaia e ao Município do Porto a responsabilidade de gestão e conservação da Ponte do Infante (...)*”, mais tendo deliberado submeter o assunto à apreciação da Assembleia Municipal, o que vai acontecer em 28 de abril do corrente ano, conforme melhor resulta do documento que aqui se junta sob n.º 1.

É que, para além das razões apontadas no nosso aludido ofício ainda subsistirem, tendo, aliás, como é de conhecimento público, se deteriorado, este Município não tem qualquer tipo de experiência em segurança, conservação e manutenção de pontes rodoviárias, as quais são obras de arte que exigem elevados conhecimentos técnicos ao nível da engenharia de estruturas, altamente especializados, implicando muito trabalho de investigação.

Este Município não se encontra, de todo, vocacionado para a realização de trabalhos com tamanha envergadura - nem sequer ao nível da elaboração do caderno de encargos do(s) respetivo(s) procedimento(s) concursal (ais) -, pelo que sempre teria de os adjudicar a uma entidade externa, o que implicaria dispor de uma verba permanente significativa para cobrir os custos inerentes a toda a operação, custos estes que, por razões de vária índole, mormente a Lei dos Compromissos, a atuação desta Autarquia estaria sempre condicionada.

Por seu turno, existem organismos no Estado que detêm experiência e meios para a realização destas tarefas, sem que haja um agravamento muito significativo nos seus orçamentos, aproveitando sinergias, já que têm a seu cargo inúmeras obras de arte com características similares.

Para além de mais, convém não esquecer, que a Ponte Infante D. Henrique foi construída para substituir o tabuleiro superior da Ponte Luís I, entretanto convertido para uso exclusivo da “Linha Amarela” (Hospital de São João/Santo Ovídio) da “Metro do Porto”, S.A, o qual, de acordo com o supra aludido Parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral, é da responsabilidade da Metro.



Ora, se a Ponte Infante D. Henrique, com um cariz regional e nacional, foi preconizada pela "Metro do Porto, S.A" para garantir a travessia rodoviária entre os dois Municípios, afetados pela utilização exclusiva da Ponte Luís I, à cota superior, é a esta entidade que, em nosso entendimento e salvaguardando o devido respeito, competirá assumir os encargos com a sua fiscalização, manutenção e conservação ou, então, à E.P. que deixou de ter responsabilidade sobre o tabuleiro superior da Ponte Luís I.

A não se entender assim, estar-se-ia a abrir um precedente grave, o que aqui se repudia, até porque desconhecemos que exista alguma ponte, de igual natureza, cuja manutenção e conservação seja de atribuição municipal.

A atribuição de responsabilidades a este Município ao nível da manutenção e conservação de uma Ponte com tal cariz consubstancia uma total desresponsabilização do Estado na execução de uma das suas funções - Infraestruturas, Transportes e Comunicações - sendo que até à data do aludido Parecer, a manutenção e conservação de ambos os tabuleiros da Ponte Luís I eram de exclusiva responsabilidade da E.P.

O que significa que, se por força da utilização exclusiva do "Metro do Porto, S.A, " a responsabilidade da ponte superior do Ponte Luís I passou da E.P para o "Metro do Porto, S.A., a Ponte Infante D. Henrique, que veio substituir a cota superior daquela, há de ser responsabilidade de quem lhe deu causa ou de quem já era responsável pela inicial, nunca deste Município.

Face ao exposto, reiteramos a posição já assumida por esta Autarquia há mais de dez anos, de que não é titular da referida ponte nem pode ser responsável pela sua fiscalização, manutenção e conservação, ainda que solidariamente com a Autarquia do Porto.

Com os melhores cumprimentos.

Paços do Concelho de Vila Nova de Gaia.

O Presidente da Câmara,

(Prof. Doutor Eduardo Vítor Rodrigues)





Documento nº 1
9

Ata n.º 08 – Reunião Ordinária
De 07 de Abril de 2014

CEDÊNCIA DE UTILIZAÇÃO GRATUITA A TÍTULO DE COMODATO E PARA FINS DE INTERESSE COLETIVO DE PARCELA DE TERRENO SOLICITADO POR ALDINA FERNANDES DO ANDRÉ
EDOC/2014/14736

Foi presente o assunto referido em epígrafe, que se anexa no final por fotocópia sob o nº 60, apenas no original.
Despacho do Sr. Presidente da Câmara: "À Câmara. 02.04.2014"

Deliberação:

Deliberado por unanimidade aceitar a cedência de utilização gratuita a título de comodato e para fins de interesse colectivo, da parcela de terreno com 12m², situada no prédio descrito na Conservatória do Registo Predial sob o nº 1318/19870529, com as demais condições constantes na Informação da Gaiurb Urbanismo e Habitação, datada de 20.03.2014.

DIVERSOS

Foi presente o RESUMO DIÁRIO DE TESOURARIA, que se anexa no final por fotocópia sob o nº 61, apenas no original.

Deliberação:

A Câmara tomou conhecimento.

REGIME DE RESPONSABILIDADE PELA CONSERVAÇÃO DAS PONTES D. LUÍS E INFANTE D. HENRIQUE SOBRE O RIO DOURO
INT-CMVNG/2014/4291

Foi presente o assunto referido em epígrafe, que se anexa no final por fotocópia sob o nº 62, apenas no original.
Despacho do Sr. Presidente da Câmara: "À Câmara. 02.04.2014"

Deliberação:

Deliberado por unanimidade impugnar judicialmente a decisão do Governo, de atribuir ao Município de Vila Nova de Gaia e Município do Porto a responsabilidade de gestão e conservação da Ponte do Infante.

Mais foi deliberado submeter o presente assunto à Assembleia Municipal para apreciação.

PRIVATIZAÇÃO DA EGF – EMPRESA GERAL DE FOMENTO

Foi presente o assunto referido em epígrafe, que se anexa no final por fotocópia sob o nº 63, apenas no original.
Despacho do Sr. Presidente da Câmara: "À Câmara. 03.04.2014"

O Sr. Presidente referiu que a privatização do EGF é penalizadora para a Câmara Municipal, que detém uma quota na Suldouro, a propósito quer do aterro de Sermonde quer do aterro de Canedo. Disse ser uma decisão que o Governo inevitavelmente vai levar a efeito, mas entende que numa posição de salvaguarda dos interesses do Município, deve-se acautelar esta posição e tentar fazer, à semelhança daquilo que está a ser feito em Santa Maria da Feira, um processo que vise garantir alguma defesa do Município nesta privatização, que pode levar, em última instância, a que o Município negocie condições preferenciais com o Sr. Ministro do Ambiente, no sentido da Câmara vir a adquirir a parte de que não é proprietária da quota da Suldouro, em parceria com Santa Maria da Feira. Que se vier a efectivar, sem alteração ao que está previsto, a privatização da EGF, aquilo que será presente a reunião de Câmara é uma necessária decisão sobre se a Câmara vende a quota ou não ou se a Câmara compra a seguinte e qual o valor. Que se fez uma projecção do valor, a partir daquilo que é o capital social da empresa e aquilo que se propõe é uma decisão no sentido de legitimar uma discussão mais ampla em sede de Assembleia Municipal, no sentido de se manter este processo em todos os órgãos autárquicos, sendo que não há nenhuma



*Ata n.º 08 – Reunião Ordinária
De 07 de Abril de 2014*

deliberação efectiva, mas uma tomada de conhecimento e de alguma forma a outorga de competências ao Presidente da Câmara no acompanhamento deste processo, no sentido de defender a quota da Câmara Municipal na EGF.


O Sr. Vereador Firmino Pereira disse que a maioria tem o apoio político dos Vereadores do PSD, no sentido da defesa da melhor posição da Câmara no contexto da privatização e que seja salvaguardada a implicação do aumento de custos da reposição de resíduos sólidos urbanos, quer no actual quer no futuro aterro de Santa Maria da Feira.

Deliberação:

A Câmara tomou conhecimento.

Mais foi deliberado submeter o presente assunto à Assembleia Municipal para apreciação.

E nada mais havendo a tratar, quando eram 16 Horas e 05 Minutos, o Senhor Presidente declarou encerrada a reunião, da qual se elaborou a presente ata aprovada, por unanimidade, nos termos do disposto no art.º 27.º do CPA, e no n.º 1 do art. 57º. da Lei n.º 75/2013, de 12 de Setembro, bem como do n.º 1 do art. 11.º do Regimento da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia, aprovado pelo Executivo na sua reunião de 2013.10.25.

E eu, , o Director Municipal de Administração e Finanças e Secretário da presente reunião, a subscrevi.

O Presidente da Câmara,

(Eduardo Vitor Rodrigues)





10. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente do Conselho Executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa



*A Mexix**02 MAIO 2014**1. Anexar a recíproca**2. Incluir no domínio respectivo.*

V/Refª

6.5.5.2014

N/Refª

Serviço

0372/2014/AMTL

CE/AMTL

Assunto: Auditoria de seguimento às recomendações nos seguintes relatórios de auditoria a empresas do sector dos transportes: relatórios nº 23/2009 8STCP, S.A.), nº 30/2009 (CARRIS, S.S.), nº 7/2010 (Metropolitano de Lisboa, E.P.E), nº 12/2010 8Metro do Porto, S.A.), nº 49/2010 (grupo Transtejo) e nº 26/2011 (Metro-Mondego, S.A.). **Exercício do contraditório.**

Conforme solicitado no ofício nº 3432, de 19 de março de 2014, de V.Exa e respeitante ao assunto em epígrafe, junto se envia um exercício de contraditório a algumas das conclusões e questões suscitadas. Dada a dimensão de alguns dos documentos referidos no nosso exercício, os mesmos são enviados em suporte eletrónico.

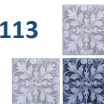
Ficamos, obviamente disponíveis para qualquer esclarecimento ou informação complementar julgada necessária.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Executivo

Germano Martins
Germano Martins

DGTC 5 5 14 7978



AUTORIDADE METROPOLITANA DE TRANSPORTES DE LISBOA

AUDITORIA DE SEGUIMENTO ÀS
RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS AOS
OPERADORES PÚBLICOS DE TRANSPORTE

Exercício do contraditório

Relatórios nº 23/2009 (STCP, S.A.), nº 30/2009 (CARRIS, S.S.), nº 7/2010 (Metropolitano de Lisboa, E.P.E),
nº12/2010 (Metro do Porto, S.A.), nº49/2010 (grupo Transtejo) e nº26/2011 (Metro-Mondego, S.A.).



AUDITORIA DE SEGUIMENTO ÀS RECOMENDAÇÕES DO TRIBUNAL DE CONTAS AOS OPERADORES PÚBLICOS DE TRANSPORTE Exercício do contraditório

2. CONCLUSÕES

...

11. O Regulamento (CE) n. 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, e o Decreto-lei n.º 167/2008, de 26 de agosto", impõem a obrigatoriedade de celebração de contratos de serviço público.

...

A ineficácia das Autoridades Metropolitanas de Transportes ao nível do planeamento

13. As Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto têm a obrigação legal de fornecer os planos estratégicos e operacionais de mobilidade com vista a assegurar que são prestadas as Obrigações de Serviço Público e que existe articulação entre transportes, evitando o desperdício de recursos.

...

14. Todavia, nesta matéria, aquelas autoridades metropolitanas revelaram-se ineficazes, por não terem produzido qualquer documento relevante para o planeamento do serviço público. As empresas públicas operadoras continuam a planear e a desenvolver a atividade individualmente e sem referência a um plano estratégico de mobilidade, nas regras de Lisboa e do Porto.

➤ **OBSERVAÇÕES AMTL**

Consideramos dever contraditar a conclusão de que as "autoridades metropolitanas revelaram-se ineficazes por não terem produzido qualquer documento relevante para o planeamento do serviço público" porque entendemos ter sido produzida com base numa avaliação insuficientemente alargada no tempo, num número reduzido de informações sobre quais os documentos relevantes e qual o grau de desenvolvimento exigível, não tendo em conta o desenvolvimento de outras atividades, tarefas e atribuições que se revelam obrigatórias e ainda, o contexto institucional e orçamental em que a AMTL foi constituída e desenvolve a sua atividade.

i) Contexto institucional e orçamental

A AMTL foi criada pela Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro. Foi constituída absolutamente a partir do zero, não herdando quaisquer recursos em matéria de pessoal regular ou patrimoniais. O Conselho Executivo inicial da AMTL foi nomeado em junho de 2009 e a composição do atual Conselho Executivo data de fevereiro de 2011. Nesta data a estrutura de pessoal continha apenas uma diretora para tratar assuntos administrativos e uma chefe de divisão para tratar assuntos administrativos.



Sabe-se o contexto de contenção orçamental extrema que limitou tremendamente as disponibilidades em matéria de recursos materiais e financeiros, com especial incidência desde ano 2011 inclusive. O ano 2012 decorreu com maior normalidade em matéria orçamental mas ficou marcado pela necessidade de grande parte do orçamento de investimento da AMTL ter de ser mobilizado para regularizar dívidas e compromissos transitados da anterior gestão, bem como novos compromissos transferidos unilateralmente do IMTT para a AMTL do decorrer de 2011.

Pese ainda as limitações decorrentes de um enquadramento institucional inexplicavelmente incompleto,¹ a somar às limitações orçamentais que se impuseram desde 2011, penalizando a concretização dos principais objetivos de forma incontornável, a AMTL é atualmente uma entidade de referência em matéria de mobilidade e transportes na região, detendo a melhor informação sobre transporte público de passageiros e possuindo uma equipa técnica competente e credibilizada externamente. O não reconhecimento deste facto resulta de uma avaliação incompleta.

ii) *A avaliação de eficácia deverá comparar objetivos e resultados mas apenas no final do ciclo ou período destinado para esse efeito;*

Julgamos que a avaliação sobre a (in)eficácia das autoridades metropolitanas é efetuada tendo como principal fundamento o facto não ter sido produzido qualquer documento relevante para o planeamento do serviço público, que deveria contribuir para suportar o processo de contratualização a que se refere o Regulamento (CE) n. 1370/2007, entendendo-se que tais documentos são apenas os estudos estratégicos a que se refere o artigo 5.º da Lei 1/2009.

Em primeiro lugar deve referir-se que Regulamento (CE) n. 1370/2007 determina que “a adjudicação de contratos de serviço público de transporte ferroviário e rodoviário deve dar cumprimento ao disposto no artigo 5.º) a partir de 3 de Dezembro de 2019”.

Desde a data de entrada em vigor do Regulamento (CE) n. 1370/2007 e até 3 de Dezembro de 2019 vigora um período transitório em que os Estados-Membros devem tomar medidas para darem gradualmente cumprimento ao disposto no artigo 5.º a fim de evitar anomalias estruturais graves, nomeadamente relacionadas com a capacidade de transporte.

No prazo de seis meses a contar do termo da primeira metade do período transitório, os Estados-Membros devem apresentar à Comissão um relatório de progresso salientando, em especial, a eventual adjudicação gradual de contratos de serviço público ao abrigo do Regulamento (CE) n. 1370/2007.

A primeira metade do período transitório termina em 2014 e os seis meses seguintes prolongam o prazo de entrega do relatório de progresso à Comissão para meados de 2015.

Aliás, deve referir-se que em contactos com outras autoridades de transportes europeias, no âmbito de conferências organizadas pela Comissão Europeia e pela UITP, onde a AMTL esteve presente, constatou-se que são reduzidos os exemplos de aplicação efetiva do Regulamento (CE) n. 1370/2007, pretendo-se aproveitar a totalidade do período transitório para preparar, adequadamente, a contratualização de serviços públicos.

¹ Desde janeiro de 2011 que não se realiza qualquer reunião do Conselho Geral, o que limitou muito a afirmação, o reconhecimento e a capacidade de intervenção da AMTL.

² Determina que os contratos de serviço público de transportes devem ser adjudicados de acordo com as regras estabelecidas Regulamento (CE) n. 1370/2007



iii) A AMTL produziu diversos documentos e orientações relevantes;

Os estudos estratégicos a que se refere o artigo 5^a da Lei 1/2009 são estudos de grande complexidade e dimensão do ponto de vista técnico, envolvem processos de discussão e decisão política e não estão concluídos nesta data nem é expectável que o estejam em 2014.

Mas esses não são os únicos documentos relevantes a considerar. Por exemplo, não pode haver incerteza em relação ao sistema de bilhética e tarifário. Foram conseguidos progressos notáveis em 2013 e espera-se que em 2014 se consolide uma metodologia de repartição das receitas tarifárias com base nos dados reais de tráfego obtidos através do sistema de bilhética sem contacto. Alguns dos estudos foram discutidos com os operadores e autarquias.

Para se perceber a complexidade das matérias em questão apenas no que respeita ao sistema tarifário, juntamos o documento neste momento em apreciação (ANEXO 1). As opções que recaírem sobre este documento, a ser discutido com as entidades públicas e de coordenação da área dos transportes e do território, com as câmaras municipais e com os operadores de transportes, serão incluídas no Plano de Deslocações Urbanas como capítulo fundamental.

No Relatório de Atividades de 2013 que se anexa (ANEXO 2) pode verificar-se ter sido produzida muita informação que em alguns casos tem mais do que uma finalidade mas que concorre sempre para o objetivo mais geral que é o da contratualização dos serviços de transporte.

Note-se que foi e está a ser dirigida uma grande atenção para a existência de sistemas de informação credíveis e atualizados, sem os quais não haveria jamais qualquer estudo estratégico ou proposta de ação credível. E nesta matéria não havia rigorosamente nada minimamente organizado e fiável há 3 anos atrás.

iv) A complexidade dos estudos estratégicos a que se refere o artigo 5^a da Lei 1/2009;

Como já referido, os estudos estratégicos a que se refere o artigo 5^a da Lei 1/2009 são de complexidade muito elevada do ponto técnico³ e envolvem morosos processos de discussão e decisão política.⁴ Ainda que as limitações orçamentais e de pessoal não impedissem a realização de estudos com a dimensão que lhes está associada, estes nunca poderiam estariam concluídos em 2014.

Sobre estes estudos tudo o que é possível ser feito internamente está a ser realizado mas terão de na sua grande parte ser desenvolvidos e concluídos por consultores externos.

v) As atribuições das autoridades metropolitanas vão muito para além das funções de planeamento e a condição de eficácia não pode ser aferida apenas por esse ponto de vista;

o Principais atribuições em matérias de Planeamento:

- Elaborar o Inquérito à Mobilidade na AML;
- Promover a elaboração do Plano de Deslocações Urbanas;
- Promover a elaboração do Programa Operacional de Transportes;
- Promover a elaboração da conta pública de deslocações de passageiros;
- Emitir parecer e participar nas estruturas de acompanhamento dos instrumentos de

³ A estimativa de custo elaborada pelo INE em 2011 para o inquérito à mobilidade na AML foi de 1,35 milhões de euros

⁴ O PDU é um plano setorial obedecendo ao regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro,



gestão territorial dos municípios integrantes da AML.

- Principais atribuições em matérias de coordenação modal e intermodal:
 - Promover os mecanismos de articulação entre operadores de transporte público, de forma a incrementar a interoperabilidade e a intermodalidade;
 - Definir as políticas de circulação e de estacionamento, de âmbito metropolitano, que promovam a atratividade e o bom desempenho do transporte coletivo;
 - Definir os princípios de ordenamento das interfaces de interesse metropolitano e os modos da sua exploração, incluindo exploração mediante delegação nos municípios associados ou concessão a terceiros;
 - Desenvolver ações coordenadas destinadas a melhorar a qualidade, a segurança e a proteção do ambiente no âmbito de serviços relativos ao transporte público metropolitano;
 - Assegurar, gradual e progressivamente, a contratualização do serviço público de transporte.
- Principais atribuições em matérias de Financiamento:
 - Prever a definição de Obrigações de Serviço Público inerentes aos transportes e o financiamento da respetiva compensação;
 - Promover o estabelecimento de mecanismos de regulação, programação, incentivo e apoio financeiro à aquisição e renovação de frotas, à instalação de sistemas de informação ao público e de apoio à exploração e à implementação de novas tecnologias;
 - Estabelecer regras, nos termos da lei, em matéria de coordenação de taxas de mobilidade.
- Principais atribuições em matérias de Fiscalização:
 - Monitorizar e avaliar a qualidade e eficiência dos serviços de transporte público de passageiros;
 - Fiscalizar o cumprimento das leis e dos regulamentos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, bem como o cumprimento dos contratos, concessões ou autorizações e dos programas de exploração;
 - Aplicar sanções e penalidades nos casos previstos na lei ou nos contratos celebrados com os operadores.
- Principais atribuições em matérias de Tarifação e Bilhética
 - Propor e aplicar os princípios e regras tarifárias do sistema de transportes, das interfaces e estacionamentos de interesse metropolitano;
 - Propor, implementar e coordenar o sistema de bilhética metropolitano;
 - Regular a comercialização de títulos de transporte multimodais e a redistribuição de receitas em função dos serviços prestados por cada operador.
- Principais atribuições em matérias de Divulgação e Desenvolvimento
 - Desenvolver e promover a imagem do transporte urbano na área metropolitana e realizar ações de incentivo à utilização do transporte público;
 - Divulgar a oferta de serviços, criando e gerindo meios de informação e de comunicação com os operadores;
 - Promover iniciativas de inovação tecnológica e de serviços, tendo em vista a melhoria da qualidade, da segurança e da mobilidade no transporte urbano;
 - Apoiar, participar e financiar projetos de investigação no âmbito do transporte urbano e da mobilidade urbana;
 - Promover a implementação de projetos inovadores e de ações piloto em matéria do transporte urbano e da mobilidade urbana.

3. APRECIÇÃO DO GRAU DE ACOLHIMENTO DAS RECOMENDAÇÕES

40. ...

41. ...

42. ...

43. Aquelas autoridades metropolitanas, com um orçamento de cerca de um milhão de euros, justificam a sua ineficácia, naquelas áreas, pela falta de dotação de recursos financeiros, decidida pelo Governo, e de envolvimento do conselho geral, constituído por membros da administração central e local.

...

108. A Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa é quem tem atribuições legais no âmbito do planeamento estratégico e da coordenação do serviço público de transportes. Todavia, até à data do trabalho de campo da auditoria, esta entidade pública não tinha emanado orientações direcionada às empresas públicas de transporte.

...

150. Como antes referido, a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, que tem atribuições legais no âmbito do planeamento estratégico e da coordenação do serviço público de transportes orientações às empresas públicas de transporte com vista a potenciar a intermodalidade das ofertas de transporte público.

➤ OBSERVAÇÕES AMTL

A AMTL teve intervenções frequentes na qualidade de entidade coordenadora e organizadora dos serviços de transporte na AML cujos destinatários foram os operadores de transportes na generalidade ou apenas o Metro de Lisboa e a Carris.

Como se sabe foi realizado em 2011 por um grupo de trabalho designado pelo SEITC um estudo de orientação e adequação da oferta da rede de transportes coletivos e simplificação do sistema tarifário da Área Metropolitana de Lisboa (Despacho n.º 13370/2011, do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações) em que a AMTL esteve participou e desempenhou um papel determinante (ANEXO 3)

Este estudo dá as orientações para uma integração física e lógica das redes ML e Carris e não é razoável pensar-se que deveria haver outras recomendações idênticas nos anos seguintes. Fixa também orientações em termos de integração tarifária que estão a ser prosseguidas ou mesmo concretizadas.

São outros exemplos de ações tendo a Carris ou o ML como destinatários abrangidos:

- Desenvolvimento de estudos estratégicos (ANEXO 4)
- Fiscalização da conformidade e legalidade das tarifas de transporte (anualmente);
- Verificação da conformidade concorrencial dos serviços de transporte (ANEXO 5);
- Monitorização reclamações e legalidade das práticas (ANEXO 6);
- Fixação de regras gerais de funcionamento do sistema:
 - Passe Social + (proposta de portaria e manual de acesso)
 - Proposta legislativa de definição do sistema intermodal (Portaria 241-A/2013)

- Proposta de alteração legislativa de alteração do regime jurídico de contraordenações nos transportes (alteração à Lei 28/2006);
 - o Reestruturação tarifaria 2014 (ANEXO 7)
 - o Exercício de repartição da receita do passe “Navegante” (ANEXO 8)
84. Que o Governo «emane orientação para que todas as empresas operadoras de transporte público do SEE atualizem os números da procura com base nas validações efetuadas no sistema de rede e sejam esses os números constantes dos documentos oficiais, nomeadamente os de prestação de contas das empresas».

➤ **OBSERVAÇÕES AMTL**

Vd ANEXO 8

97. A fórmula de cálculo das indemnizações compensatórias constante nos contratos de prestação de serviço público celebrados pelo Estado com as empresas do grupo Transtejo, para o período de 2012 a 2014, não é adequada à realidade das empresas. As indemnizações compensatórias atribuídas em cumprimento daqueles contratos são insuficientes para cobrir os défices operacionais gerados pela prestação do serviço contratualizado, o que desrespeita o artigo 6. do Decreto-Lei n. 167 /2008, de 26 de agosto, o diploma que regula a atribuição de subvenções públicas.

➤ **OBSERVAÇÕES AMTL**

Vd ANEXO 9

96. Os conselhos de administração da CARRIS, S.A., e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., estão a desrespeitar o n. 4 do artigo 143. da Lei n.83-C/2013, de 31 de dezembro, uma vez que aprovaram conceder, em 2014, descontos excecionais de 75% no título de transporte Navegante Rede para os familiares dos seus trabalhadores e reformados das empresas, ao invés de descontos comerciais em linha com as políticas comerciais em vigor nas empresas, como é permitido por aquele artigo legal. Os restantes descontos comerciais anuais praticados pelas empresas não chegam a 40%.

126. O conselho de administração da CARRIS, S.A., aprovou, em reunião de 27 de dezembro de 2013, atribuir àqueles clientes um desconto comercial de 75% na aquisição do passe Navegante Rede. Todavia, trata-se de uma percentagem de desconto que excede os descontos comerciais em linha com os praticados pela empresa, que são os descontos permitidos por aquela lei.

158. ...

127. Em 2013, a empresa praticou descontos comerciais que oscilaram entre os 15% protocolados com a Associação de Turismo de Lisboa e os 39,98% com a Polícia Judiciária. Em Janeiro de 2014 estavam em estudo praticar outros descontos comerciais, mas apenas para eventos pontuais.

159. ...

➤ **OBSERVAÇÕES AMTL**

Assunto delicado que já havíamos constatado. A Carris e muito especialmente o Metro de Lisboa têm uma tradição de autorregulação e de “regulação do setor”, diretamente e através da OTLIS, e as situações de deficiente interpretação por parte destes operadores das suas



obrigações junto da autoridade metropolitana de transportes ainda se verificam com alguma regularidade (Vd ANEXO 10).

Por outro lado, a OTLIS, criada há vários anos, tem vindo a exercer competências que, na verdade, pertencem à AMTL nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro. Nesse sentido, a AMTL tem em preparação, uma proposta de projeto legislativo no sentido de enquadrar, convenientemente, a atividade da OTLIS, sobretudo no que se refere à gestão do sistema de bilhética sem contacto. Por outro lado, os sucessivos despachos de atualização/reformulação tarifária e a Portaria 241-A/2013 já mencionam, claramente, que a OTLIS deve prestar apoio à AMTL, no exercício das competências desta.

137. A recomendação foi acolhida. A Lei n.º 28/2006, de 4 de julho, foi alterada pela Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, a Lei do Orçamento do Estado para 2014.

➤ **OBSERVAÇÕES AMTL**

Iniciativa da AMTL (Vd ANEXO 11).

147. A recomendação 6 foi acolhida. Foi publicada a Portaria n. 241-A/2013, de 31 de julho, dos Ministérios das Finanças e da Economia, que passou a regular o sistema de passes intermodais e as condições de disponibilização destes títulos de transporte na área metropolitana de Lisboa.

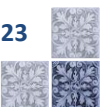
➤ **OBSERVAÇÕES AMTL**

Iniciativa da AMTL.





11. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Presidente do Conselho Executivo da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto





MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Tribunal de Contas
A/C Exmo. Senhor Juiz Conselheiro
Prof. Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Av. Borbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

À Mesa IX
1. Da entrega e a assinar e recepção
2. Se devesse o d.ºm.º respectivo.

Porto, 16 de abril de 2014

lx. 29.04.2014

N/Refª - 426/CE/2014

ASSUNTO - Auditoria de seguimento às recomendações formuladas em relatórios de auditoria a empresas do sector dos Transportes - Exercício do Contraditório

Ex.º Ex.º Senhor Juiz Conselheiro:

No seguimento do documento em epígrafe com a refª - DA IX - Proc. Nº2/2013 - AUDIT venho por este meio solicitar a V. Exª que se digne a rever os pontos 47 - 2º período, e ponto 125, face ao ofício refª 1316/CE/2013 de 21 de novembro de 2013 desta Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, do qual se junta uma cópia.

Mais Informo que esta Autoridade tem tentado quer junto da Secretaria de Estado das Infraestruturas Transportes e Comunicações quer junto do Presidente dos STCP e Metro do Porto a transferência de Funções do TIP para a a AMTP, não tendo tido como se sabe qualquer êxito.

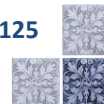
Para além da dotação financeira e de pessoal adequados, esta transferência de competências, aliás prevista nos estatutos do TIP, são consideradas essenciais para que esta AMTP possa cumprir o serviço público que lhe está conferido pela Lei nº 1/2009 de 5 de janeiro, e que a Área Metropolitana do Porto requer e necessita.

Com os melhores cumprimentos, *e elevada estima e consideração,*

O Presidente do Conselho Executivo da AMTP

Joaquim Cavalheiro

2014 17 4 13 10





amtp

Exmo. Senhor
Diretor Geral
Av. Barbosa du Bocage, n.º 61
1069-045 Lisboa

Porto, 21 de novembro de 2013

N/Ref.º - 1316/CE/2013

ASSUNTO - COMISSÃO DE GESTÃO CONSTITUÍDA NOS TERMOS DO PROTOCOLO CELEBRADO EM 21 DE SETEMBRO DE 2011 - PROC. N.º 27/13 - DA IX

No seguimento do assunto em epígrafe, serve o presente para expor o seguinte:

Em 21 de setembro de 2011 e na sequência do Despacho n.º 7346/2011 de 17 de maio do Senhor Secretário de Estado dos Transportes foi celebrado um protocolo entre a AMTP, a ANTROP, a CP, E.P.E., a MP, S.A., a STCP, S.A. e o TIP, A.C.E. cujo objetivo principal consistia em ter uma progressiva adesão ao Sistema Intermodal Andante (SIA) de carreiras de transporte público e operadores de transporte privados.

Neste sentido, foi entendido que, entre outras ações, a reformulação do zonamento do SIA facilitaria a efetiva integração das carreiras e operadores, embora tal não fosse impeditivo como o atesta as cerca de 50 novas carreiras aderentes e 6 novos operadores.

Apesar da reformulação do zonamento do SIA ter estado sempre presente como objetivo nos estudos a desenvolver pela AMTP, constando inclusivamente dos seus Planos de Atividades de 2012 e 2013, ainda não foi possível dar-lhe o devido seguimento pelas seguintes principais razões:

1. O atual zonamento, embora com as limitações conhecidas, não constitui o principal obstáculo à adesão maciça dos operadores de transporte ao SIA.





amtp

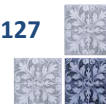
2. O atraso na nomeação dos Conselhos de Administração da STCP e do MP que tiveram lugar em agosto de 2012, com reflexos naturalmente no Conselho de Administração do TIP deles dependente, não permitiu ter havido condições para reunir a Comissão de Gestão entre janeiro e outubro de 2012;
3. A partir de novembro de 2012 o tema da reformulação do zonamento do SIA esteve presente nas agendas das reuniões, aguardando-se oportunidade para uma discussão aprofundada;
4. A complexidade deste estudo, envolvendo diferentes atores do setor, não é possível sem o seu empenhamento ativo e exigirá uma dotação financeira, até à data sempre indisponível, tendo presente as atuais restrições orçamentais;
5. Estima-se que uma revisão cuidada do zonamento e do tarifário na área metropolitana do Porto possa durar entre 1,5 anos e 2 anos.

Por último, refira-se que a atual indefinição das competências entre a AMTP e o TIP, a qual, por diversas vezes, foi transmitida à tutela, não favorece a resolução deste problema, já que o TIP, como entidade autónoma, dispoñdo de órgão próprios de administração, não abdica, como já nos foi dado conta, de tomar as decisões em tudo a que diga respeito ao SIA. Esta posição, embora contrária ao exposto nos próprios estatutos do TIP que preveem a sua extinção, quando a AMTP entrar em funcionamento, continua a manter-se.

Com os melhores cumprimentos,

O Vogal Executivo da AMTP

Americo Pires da Costa





12. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela Administradora da
Transportes Intermodais do Porto





 Transportes Intermodais do Porto

A Anexo 1 x
1. Acesso = recepção
2. Incluir no domínio
receptivo.
lx. 6.05.2014 g.

Ex.mo Senhor
Prof. Doutor, José Manuel Monteiro da Silva
M.I Juiz Conselheiro
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

V. Ref.ª DA IX – Proc. n.º 2/2013 – AUDIT
N/Ref.ª 66/14

Porto, 29 de abril de 2014

Assunto: Auditoria de seguimento às recomendações formuladas no relatório de auditoria da STCP, SA n.º 23/2009 e no relatório de auditoria do Metro do Porto, SA n.º 12/2010

Ex.mo Senhor Juiz,

Acusamos a receção do V. ofício de 11 de abril de 2014 que mereceu a nossa melhor atenção e que muito agradecemos.

Reportando-nos diretamente ao relatório n.º 23/2009 - 2.ª secção - auditoria à STCP e ao relatório n.º 12/2010 - 2.ª secção - auditoria à Metro do Porto, cumpre informar o seguinte:

- a) Ponto 126 da Recomendação 10 do relatório de auditoria da STCP
Ponto 168 da Recomendação 11 do relatório de auditoria do MP

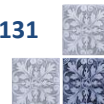
O modelo de comunicação empresarial é partilhado entre as empresas públicas e o TIP, pese embora existam assuntos que são da responsabilidade do TIP, mas que não se deixa de efetuar o acompanhamento, o envolvimento e a partilha de comunicação pelas empresas agrupadas.

O modelo de comunicação empresarial comum entre as empresas públicas e o TIP concretiza-se, além de outras, nas iniciativas que a seguir se discriminam:

- Promoção e divulgação da integração de novas linhas de operadores privados já aderentes, bem como de novos operadores ao sistema intermodal Andante;
- Campanha de renovação obrigatória de perfil para os estudantes (entre julho e setembro de cada ano);
- Campanha de renovação obrigatória de perfil para os reformados / pensionistas no mês de julho de cada ano,

Abertura de novas lojas Andante, renovação de materiais danificados e dotação de condições de acessibilidade em lojas já existentes;

HP





Transportes Intermodais do Porto

- Participação em eventos com a devida promoção do transporte público, como são exemplo o Optimus Primavera Sound, a Semana Europeia da Mobilidade, etc...
- Desenvolvimento de brochura '*Tarifário Social Andante*';
- Produção de autocolantes de zonamento para colocação em paragens de operadores rodoviários;
- Produção de material informativo obrigatório como tarifários, contratos, requerimentos, folhetos de reclamações.

Sem prejuízo do referido, o TIP continua a desenvolver ações de integração de comunicação empresarial assente num modelo comum.

**b) Recomendação 9 do relatório de auditoria da STCP
Recomendação 18 do relatório de auditoria do MP**

Em sede da comissão de gestão de acompanhamento do Protocolo de adesão ao Sistema Intermodal Andante de 21 de setembro de 2011, em reunião realizada no dia 12 de fevereiro de 2014, foi proposto pela AMTP – Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto constituir um grupo de trabalho para estudar e propor alterações ao zonamento existente, caso aplicável. Esse grupo de trabalho seria constituído por representantes das três empresas públicas – CP, STCP e MP –, pelo TIP, pela AMTP e pela ANTROP.

Como até à presente data, este assunto ainda não teve desenvolvimentos, o TIP empreendeu contactos com o Conselho Metropolitano do Porto, no sentido de aprofundar o estudo da intermodalidade em toda a zona metropolitana do Porto.

c) Ponto 180 da Recomendação 16 do Relatório de auditoria do MP

O TIP é um agrupamento complementar de empresas com personalidade jurídica com capacidade para celebrar contratos, com vista à prossecução da sua atividade.

O TIP, ACE tem como objeto a implantação de bilhética intermodal comum das entidades agrupadas, bem como a definição da estrutura tarifária intermodal comum e a correspondente gestão de receita e, nos termos do Despacho Conjunto do Ministério das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação de 20 de Dezembro de 2002, não dispõe de quadro de pessoal próprio, sendo a disponibilização dos recursos humanos assegurada pelas suas Agrupadas.

Em complemento dispõem os Estatutos do TIP, que a participação das Agrupadas nos custos e encargos do Agrupamento pode ter lugar mediante a disponibilização de meios humanos.

O impedimento normativo no sentido de ter quadro de pessoal próprio e a insuficiência dos quadros das Agrupadas, agravada pela imposição do Orçamento de Estado, acarreta





 Transportes Intermodais do Porto

que o TIP, ACE tenha necessidade de recorrer a prestação de serviços, e esta realidade não pode ser confundida com recurso a trabalho temporário.

No contrato de prestação de serviços, o cliente ou tomador do serviço (no caso concreto o TIP, ACE) adquire um serviço, mas sem exercer o poder de direção sobre os trabalhadores da empresa prestadora de serviços, ainda que tais trabalhadores realizem a sua prestação laboral nas instalações do cliente. E é esta a realidade que se verifica no TIP, ACE.

Diferente seria o recurso a trabalho temporário, regime em que os trabalhadores temporários são cedidos em termos tais que ficam inseridos na estrutura organizativa do utilizador e sujeitos ao exercício pelo utilizador do poder de direção laboral, poder esse que se expressa designadamente, em ordens e instruções concretas sobre o exercício da prestação, fixação de horários e de turnos, controlo de assiduidade, etc..., tudo competências que nunca foram atribuídas contratualmente ao TIP e que sempre foram efetivamente exercidas pela empresa de prestação de serviços correspondente, no caso concreto, a Randstad.

Assim sendo, consideramos não haver lugar a recurso a trabalho temporário mas sim à celebração de um contrato de prestação de serviço, ocorrida em junho de 2012, na área dos recursos humanos, que cabe hoje no objeto ou âmbito de uma empresa de trabalho temporário, tal como é a Randstad, ao abrigo do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 260/2009, de 25 de setembro.

Em conclusão, o TIP não recorre a trabalho temporário mas tão só a prestação de serviços.

d) **Ponto 188 da Recomendação 20 do Relatório de auditoria do MP**

Quanto à aquisição dos títulos de transportes nas MVAs por cegos e amblíopes, está em curso a instalação de etiquetas Braille e menus vocais nas máquinas de venda automática situadas nas estações da CP e posteriormente nas estações da Metro do Porto.

No que concerne a melhor desempenho técnico das máquinas, o TIP tem encetado todos os esforços necessários junto do fornecedor e prestador de serviços para colmatar e dirimir as avarias, por forma a prestar um melhor serviço ao Cliente e às Agrupadas.

Com os melhores cumprimentos,

A Administradora Delegada

DGTC 2 5 14 7828

Maria João Santos

