



Ofº nº 3161/SEAPI –30 Novembro 2011

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

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
		Registo nº 2955	30-11-2011

ASSUNTO: RESPOSTA À PERGUNTA N.º 1094/XII/1.ª

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de enviar cópia do ofício n.º 4369 de 29 de Novembro do Gabinete do Senhor Ministro da Economia e do Emprego, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Resende

MO



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

Ex.ma Senhora
Chefe do Gabinete da
Secretária de Estado dos Assuntos
Parlamentares e da Igualdade
Dra. Marina Resende

S/referência
Ofºn.º 2500/SEAPI-27.10.2011

S/comunicação de

N/referência

Assunto: Resposta à pergunta n.º 1094/XII/1.ª de 27 de Outubro de 2011 – Linha do Vale do Vouga

Na sequência do ofício supra identificado e em resposta à pergunta n.º 1094/XII/1.ª, de 27 de Outubro de 2011, do Partido Social Democrata, encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia e do Emprego de, relativamente às questões colocadas, que se referem às suas competências em razão da matéria, transmitir o seguinte:

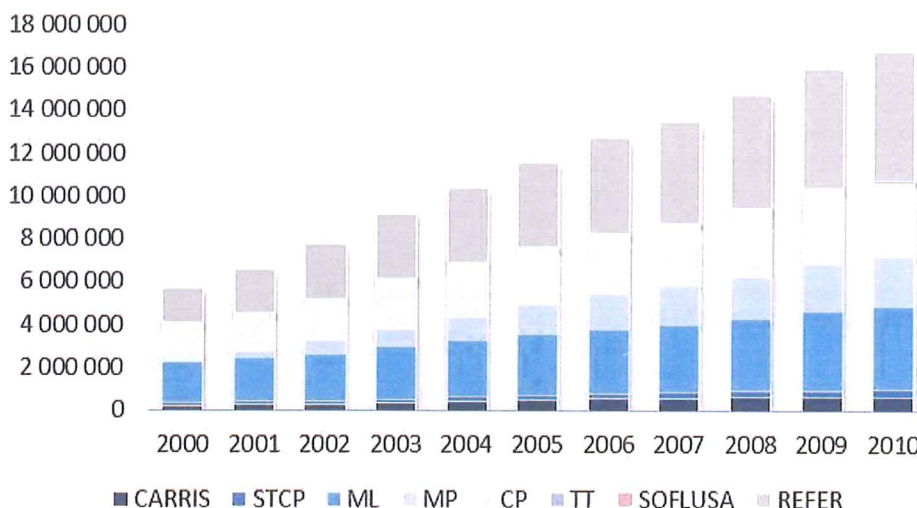
1. Conforme consta do Plano Estratégico dos Transportes, ao longo dos últimos 10 anos, os níveis de endividamento das empresas do Sector Empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária triplicaram, atingindo em 2010 um montante de 16.700 milhões de euros.
2. Se não forem introduzidas fortes reformas estruturais neste sector, as projecções com base na tendência dos últimos dez anos indicam que no final do horizonte deste programa (2015) atingiremos um endividamento estimado em mais de 23.0000 milhões de euros.
3. Face ao descontrolo financeiro que o sector atingiu, agravado pela conjuntura financeira de Portugal, não é possível continuar a obter financiamento adicional para o Sector Empresarial do Estado (SEE) dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária através dos mercados financeiros, prevendo-se que esta situação se mantenha, pelo menos, enquanto durar o programa de auxílio financeiro externo a Portugal.



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

Endividamento Sector Público de Transportes: 2000-2010



Endividamento do SEE dos transportes públicos terrestres. Fonte: R&C

4. Tal é corroborado nas operações de refinanciamento e emissão de nova dívida que as empresas de transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária do SEE tiveram de realizar ao longo de 2011, nas quais o Tesouro Português foi obrigado a intervir.
5. Face a esta situação, o objectivo prioritário e urgente do Governo é a implementação de um conjunto de reformas que visam a interrupção do trajecto de aumento do endividamento e o equilíbrio da actividade operacional, até Dezembro de 2012.
6. O aumento do endividamento dos últimos anos resulta de três factores: défices operacionais crónicos; défices de financiamento das actividades de investimento; e encargos com juros (com forte tendência de crescimento) resultantes do volume de dívida assumida pelo SEE dos transportes e da infra-estrutura ferroviária.
7. O Plano Estratégico dos Transportes prevê a implementação de um Programa de Equilíbrio Operacional das empresas do Sector Empresarial do Estado de transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária será atingindo pela introdução de reformas estruturais em duas fases: (i) numa primeira fase será implementada uma reestruturação das empresas do Sector Empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária; (ii) na segunda fase do programa será alterado o papel do Estado, abrindo à iniciativa privada as actividade de operação e exploração dos serviços de transporte público de passageiros.



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

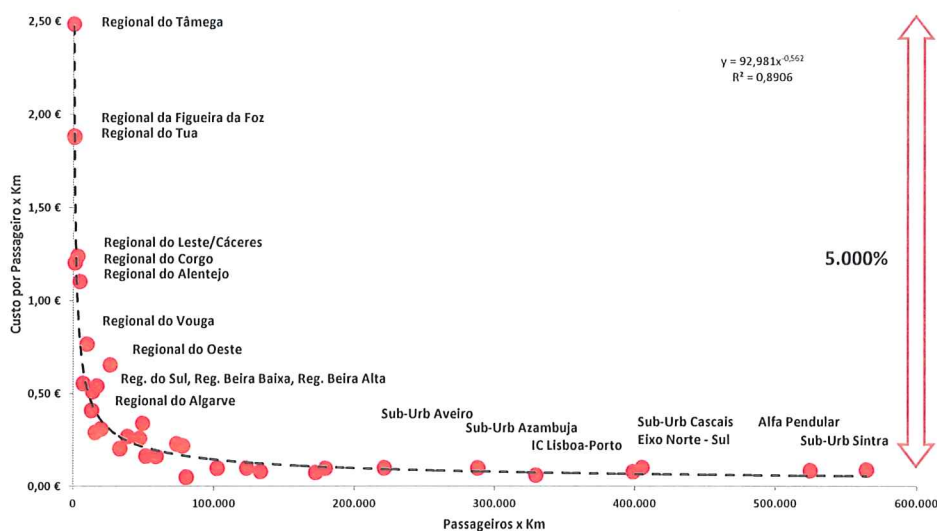
8. Primeira Fase - Reestruturação do SEE: a reestruturação das empresas do Sector Empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária tem por objectivo atingir um EBITDA equilibrado no final de 2012.
9. Para a sua concretização, serão realizadas intervenções a vários níveis: (i) Reorganização do SEE: fusão das empresas prestadoras de transportes na Área Metropolitana de Lisboa e Porto; (ii) Custos com Pessoal: Adequação do quadro e custos de pessoal às necessidades de uma empresa eficiente; (iii) Oferta: descontinuação de serviços para os quais existam alternativas de transporte disponíveis às populações, prestados de uma forma mais eficiente; (iv) Receitas extra-exploração: impulsionamento da geração de receitas fora da actividade central de cada empresa e alienação de activos não necessários; (v) Tarifário: adequação dos tarifários ao custo efectivo do serviço prestado e aos valores médios equiparáveis europeus, ajustados pela paridade de poder de compra.
10. No que concerne ao modo ferroviário pesado, salienta-se que este apresenta uma estrutura de custos fixos pesada e com muito pouco grau de flexibilidade.
11. Um dos principais motivos que estão na base do desequilíbrio financeiro do sistema ferroviário em Portugal reside na muito baixa taxa de cobertura dos custos pelas receitas de operação, de uma parte da rede ferroviária de índole regional, que apresenta níveis de procura extremamente baixos para suportar a existência de uma oferta ferroviária.
12. Como consta da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, a vocação do modo ferroviário pesado de passageiros reside nos seguintes segmentos: transporte de grandes volumes de passageiros; e transporte a médias/longas distâncias, entre centros urbanos com massa crítica suficiente.
13. Numa análise realizada aos custos dos diferentes serviços ferroviários, confirmou-se, com dados concretos, as indicações da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, sendo no entanto surpreendentes as conclusões obtidas, pela sua magnitude: o custo incorrido pelo sistema ferroviário no transporte de cada passageiro/km aumenta de forma exponencial nas linhas de menor procura, chegando a ser 5.000% superior ao custo incorrido nas linhas que constituem a verdadeira vocação do caminho-de-ferro.



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

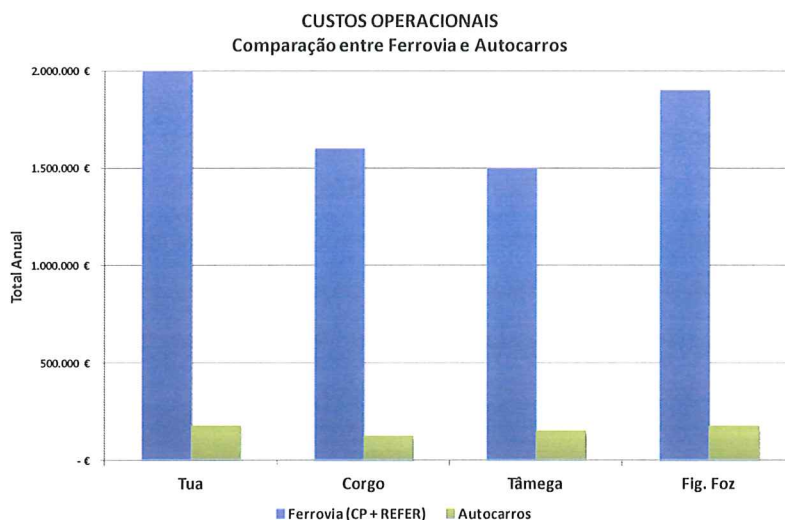
Gabinete do Ministro

Custos por Passageiro x Km
CP + REFER (Ano 2008)



Custo médio por passageiro.km nas linhas da rede ferroviária nacional. (Fonte: CP e REFER)

14. Por outro lado, nas linhas do Tua, Corgo, Tâmega e Figueira da Foz, cuja circulação ferroviária se encontra suspensa desde 2009 – sendo actualmente o transporte público de passageiros assegurado, em moldes semelhantes, através de serviços alternativos em autocarro, suportados pela CP – Comboios de Portugal, E.P.E. – é possível comparar directamente os níveis de eficiência do modo ferroviário (CP + REFER) com o modo rodoviário (autocarros), no qual estão incorporados os custos associados à infra-estrutura rodoviária, suportados através da Contribuição do Serviço Rodoviário.



Custos anuais do modo ferroviário e rodoviário (inclui contribuição para os custos da infra-estrutura).

Fonte: CP e REFER





MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

15. Os dados confirmam, uma vez mais, que o modo ferroviário é muito pouco eficiente nos eixos de baixa procura e que é possível assegurar uma adequada satisfação das necessidades de mobilidade das populações, com custos substancialmente mais baixos para a sociedade, através de modos de transporte público muito mais vocacionados para estas situações.
16. Mesmo do ponto de vista ambiental, o transporte ferroviário apresenta desvantagens nas linhas de baixa procura, uma vez que os consumos de uma automotora *diesel* convencional (de cerca de 115 litros *diesel* / 100km a 140 litros *diesel* / 100km), são bastante mais elevados do que a alternativa do transporte em autocarro.
17. Com base nestas conclusões foram já implementados, ao longo de 2011, um conjunto de medidas de racionalização da rede ferroviária nacional: desactivação do serviço de passageiros da Linha de Cáceres; desactivação do serviço de passageiros da Linha de Leixões; racionalização de segmentos de oferta com baixa procura em alguns serviços regionais da Linha do Norte, Beira Alta, Beira Baixa, Braga, Guimarães, Urbanos de Coimbra e serviços nocturnos; novo modelo de exploração integrada Regional/Longo Curso das Linhas do Alentejo e Évora; suspensão do processo de reactivação das Linhas do Corgo, Tua, Tâmega e Figueira da Foz, com circulação ferroviária interrompida em 2009.
18. Mais se salienta que no Memorando de Entendimento relativo ao programa de auxílio financeiro externo, Portugal comprometeu-se a rever a dimensão da sua rede ferroviária, racionalizando-a de acordo com a verdadeira vocação do caminho-de-ferro, de modo a aumentar a sustentabilidade financeira do sector ferroviário.
19. Deste modo, e tendo presente o exposto anteriormente, informa-se que serão introduzidas reformas no sentido de alterar a forma de assegurar a prestação de serviços de transporte público às populações, em particular nos segmentos de baixa procura, nos quais o modo ferroviário é fortemente deficitário, adoptando, em cada caso, os modos de transporte público mais eficientes para dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações.
20. Neste âmbito, o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pelo Governo, prevê a desactivação da Linha do Vouga, sendo assegurada a mobilidade das populações através de concessões rodoviárias que, conforme anteriormente demonstrado, se revelam mais eficientes para satisfazer as necessidades de mobilidade nos segmentos de baixa procura.



MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO
Gabinete do Ministro

21. Por último, importa referir que a Linha do Vouga é a linha com o maior número de passagens de nível em todo o país e aquela que regista o maior número de acidentes, com 36% dos acidentes de toda a rede ferroviária nacional.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large loop at the top and a stylized, angular shape below.

Marta Neves