



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS
Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares

Ofº n.º 4331/MAP -28 Maio 2010

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

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

ASSUNTO: **RESPOSTA À PERGUNTA N.º 2640/XI/1ª**

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 2977 de 28 do corrente do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

André Miranda

MO



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

28.MAI.2010.002977

Exmo. Senhor
Dr. André Miranda
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Ministro dos Assuntos Parlamentares
C/CONHECIMENTO
Exmº Senhor
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o
Secretário de Estado dos Transportes

Assunto: Pergunta nº 2640/XI/1ª – Do Senhor Deputado Honório Novo (PCP)
Concurso para a construção da 2ª fase do Metro do Porto

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

1. As obras que a Metro do Porto, S.A., podia lançar em regime de empreitada avançaram com a celeridade possível:
 - A extensão Estádio do Dragão - Cabanas, agora Estádio do Dragão - Fânzeres, deverá entrar em operação ainda este ano;
 - A extensão da Linha Amarela a Sto. Ovídio deverá estar concluída no segundo trimestre de 2011;
 - O concurso para a Linha da Trota foi lançado, com publicação de anúncio em Diário da República, em 22 de Dezembro de 2009.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

2. O plano de desenvolvimento do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto estabelece, quanto às restantes linhas da 2.^a Fase da expansão, que serão objecto de um concurso para uma subconcessão que integrará a construção das novas Linhas e a manutenção pesada de toda a rede.

Foram efectivamente avançadas datas para o lançamento do concurso. No entanto, este ainda não foi lançado, mas importa perceber porquê.

- A complexidade das quatro Linhas em questão justifica que, por parte das equipas projectistas, tenha havido necessidade de um período de tempo mais alargado para a elaboração dos Estudos Prévios e Estudos de Impacte Ambiental. Não se trata, como se afirma em sentido pejorativo, de *"qualquer estudo de impacte ambiental"*. São procedimentos complexos que têm de sustentar a indispensável e prévia Declaração de Impacte Ambiental para lançamento do concurso e que têm que passar por uma fase de discussão pública.
- As novas Linhas não podem ser impostas às Autarquias. Os projectos têm de merecer o seu acordo e este passa pelo diálogo.
- Satisfazendo algumas novas pretensões das Autarquias ou, conjuntamente, procurando as melhores soluções para pontos mais complexos houve necessidade de reformular os projectos iniciais com conseqüente impacto nos prazos das equipas projectistas. A título de exemplo, citamos: o enterramento da Linha do Campo Alegre em Brito Capelo e no Parque da Cidade; a solução do atravessamento da zona do Freixo da segunda Linha de Gondomar; o estudo de uma alternativa à solução de viaduto para o atravessamento da Rua D. Pedro V.
- Estima-se que o procedimento a lançar seja o de uma subconcessão pelo prazo de cerca de 30 anos, razão adicional para que se seja rigoroso nos projectos a concursar. Bem mais importante que um mero cumprir de calendário, é garantir que as soluções encontradas para os traçados são aquelas que mais interessam às populações e são sustentáveis do ponto de vista económico.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Em conclusão, os procedimentos concursais e a construção avançaram à medida das necessidades de cumprimento de regras técnicas e legais.

3 - Por outro lado, conforme consta do Plano de Estabilidade e Crescimento 2010-2013, disponível no sítio da Internet do Ministério das Finanças e Administração Pública (http://www.min-financas.pt/inf_economica/PEC2010-2013_25mar2010.pdf), está previsto um conjunto de medidas para o Sector Empresarial do Estado (SEE), para reduzir o seu endividamento e melhorar a sua sustentabilidade, designadamente a fixação de limites máximos para o crescimento anual do endividamento das empresas públicas não financeiras.

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

- Maior selectividade no investimento e estabelecimento de limites de endividamento;
- Contratualização do serviço público.

O Estado emitirá, no prazo de 6 meses, orientações no sentido de se procederem a reorganizações e reestruturações no seio do SEE, visando a melhoria da sua eficiência.

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



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Pretende-se aumentar a exigência quanto ao endividamento e melhorar o retorno dos investimentos realizados, acautelando a sua sustentabilidade e volume em termos compatíveis com a capacidade das empresas e do Estado.

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

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

Tendo em vista o reforço do enquadramento jurídico aplicável na matéria, serão introduzidas alterações ao disposto no Estatuto do Gestor Público e aos contratos de Gestão, para que, sem prejuízo de responsabilidade civil, ou outra, que eventualmente daí advenha, seja considerada justa causa de destituição o incumprimento dos limites de endividamento estabelecidos.

Desde 2007, tem vindo a ser promovido um novo modelo de governação do Sector Empresarial do Estado (SEE) que envolveu, entre outros, um novo enquadramento legislativo (para o SEE e para o estatuto de gestor público), a emissão de orientações estratégicas do Estado destinadas à globalidade do seu sector empresarial, a implementação de um novo sistema de informação económica e financeira (Sistema de Recolha de Informação Económica e Financeira) e o novo regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas.

Com efeito, no seguimento da reforma do regime do SEE, assente na modernização do modelo de gestão das empresas com exigências de transparência superiores às praticadas no sector privado, o Orçamento do Estado para 2010 introduz medidas para consolidar os resultados alcançados e aprofundar a reestruturação económica e financeira das empresas públicas, que serão continuadas no âmbito do período abrangido pelo PEC, nomeadamente,



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

proceder à reestruturação dos passivos financeiros das empresas públicas, atenta a necessidade de definição de objectivos de investimento em termos sustentáveis e compatíveis com a capacidade de endividamento das empresas públicas e a capacidade financeira do Estado.

Em conclusão, o Governo e a Administração da Metro do Porto cumprem critérios de sustentabilidade e eficiência, num enquadramento de restrições orçamentais e de limites de endividamento que devem ser cumpridos, pelo que também a despesa primária deve ser reduzida.

E são estes os fundamentos que determinado e determinarão o avanço deste e de outros empreendimentos públicos.

Com os melhores cumprimentos


O CHEFE DO GABINETE
(Manuel Farto)
SÉRGIO NUNES
Adjunto em substituição do Chefe do Gabinete
(Disp. 24960, 2.ª Série de 13/11/2009)