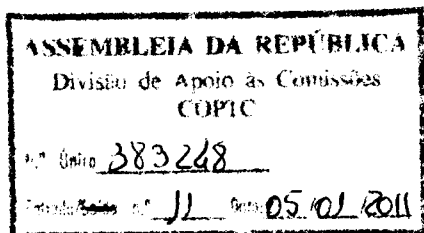




PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
*Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares*

Ofº35 MAP - 3 Janeiro de 2011



Exmo. Senhor  
Presidente da Comissão de  
Obras Públicas, Transportes e  
Comunicações  
Deputado José de Matos Correia

Assunto: Petição n.º 84/XI/1.<sup>a</sup> - “Manifestam-se contra a paralisação e/ou adiamento no Projecto do Metro do Mondego”.

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de junto enviar, cópia do ofício n.º 7176 de 31 de Dezembro de 2010, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, respeitante ao assunto em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe de Gabinete

Luís Guimarães de Carvalho



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

GABINETE DO MINISTRO	
DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES	
Entrada N.º	2
Processo N.º	3/01/2011

31.DEZ.2010 -007176

Exmº Senhor  
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

**Procº 88.59/2010**

**ASSUNTO: Petição nº 84/XI/1 – “Manifestam-se contra a paralisação e/ou adiamento no Projecto do Metro Mondego”.**

Na sequência do ofício nº 264 da Comissão de Obras Públicas, Transportes e Comunicações, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, de informar o seguinte:

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

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

Nesse sentido, o Estado português assumiu fortes compromissos de redução do défice público e do endividamento das Empresas Públicas, vertidos quer no Programa de Estabilidade e Crescimento para 2010-2013, quer em sede das medidas de orientação de Política Orçamental para 2011 aprovadas em Setembro de 2010, quer ainda na Proposta de Lei do Orçamento do Estado para 2011, aprovada no passado dia 26 de Novembro.

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

*“A crise financeira e económica internacional afectou também, como não poderia deixar de ser, a economia portuguesa. Sobretudo durante o ano de 2009, mas já com significado em 2008, a actividade económica em Portugal foi fortemente condicionada pela propagação dos efeitos da crise, que se fez sentir, igualmente, nos principais parceiros comerciais do nosso país. Depois de*



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

*um crescimento nulo em 2008, e apesar de ter acompanhado, no seio da zona euro, os primeiros países a iniciarem a recuperação económica, no segundo trimestre de 2009, Portugal registou no conjunto do ano transacto um crescimento negativo de 2,7% do PIB, ainda assim melhor do que a média verificada na zona euro ou na UE27. Paralelamente, registou um significativo aumento da taxa de desemprego, que se fixou em 9,5%, em média anual.*

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

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

*(...)*

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

*(...)*

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



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

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

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

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

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

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

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

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

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

<b>Ano</b>	<b>Limite máximo</b>
2010	7%
2011	6%
2012	5%
2013	4%

Fonte: Ministério das Finanças e da Administração Pública.



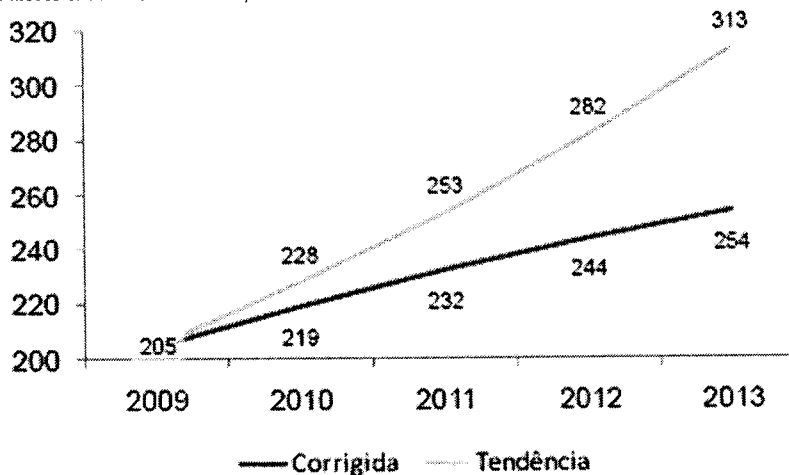
MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

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

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

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



Fonte: Ministério das Finanças e da Administração Pública.

Foi assim assumido pelo Governo Português, por um lado, um limite máximo para o crescimento anual do endividamento das empresas públicas não financeiras e, por outro lado, contemplado no Relatório do Orçamento do Estado para 2011, um conjunto de medidas de racionalização de estruturas e meios da administração directa e indirecta do Estado.

À luz destas condicionantes, há que reconhecer que no momento presente existem sérios obstáculos à prossecução do projecto do Metro do Mondego nos seus moldes actuais, seja por força do montante dos investimentos necessários (que ascendem, para a globalidade do projecto, a mais de 450 Milhões de Euros), seja pelo modelo de financiamento que assenta fortemente no aumento do endividamento da REFER e CP.

O Governo entende que a melhor solução para o projecto passará necessariamente pela integração da estrutura da empresa Metro-Mondego, S. A., na REFER, E.P.E., com vista a racionalizar os recursos afectos ao mesmo, sem pôr em causa a prossecução da missão cometida à Metro-Mondego e assegurando a necessária articulação com os municípios accionistas da sociedade.

O Relatório do Orçamento do Estado para 2011 fez o Governo constar o mandato que pretende conferir à REFER para que proceda à análise dos passos necessários para a integração da estrutura da empresa Metro Mondego, S.A. e para o estudo de soluções alternativas que, face aos



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

constrangimentos referidos, permitam alcançar o objectivo de dotar as populações de um sistema de transportes eficiente, financeiramente viável e que assegure os melhores níveis de serviço.

Dado o seu objecto social e o seu nível de envolvimento no projecto, a REFER está absolutamente habilitada a prosseguir a actividade da Metro-Mondego. Contudo, e sem prejuízo dos estudos prévios que agora se solicita à REFER, o Governo não deixará de contar com o contributo dos municípios abrangidos pelo projecto para encontrar uma solução de mobilidade exequível.

Em conclusão, o Governo irá garantir um Sistema de Mobilidade do Mondego, com a solução mais adequada e eficiente do ponto de vista económico, financeiro e técnico, quer para os passageiros quer para o país, sempre em colaboração com as entidades públicas interessadas, designadamente com as autarquias, reiterando, assim, o empenho na salvaguarda dos interesses das populações e na procura da melhor solução para a região.

Face ao exposto, considera-se que a presente petição apresentada pelo Bloco de Esquerda, deverá ser rejeitada, até que o Governo conclua os trabalhos em curso.

Em anexo inclui-se cópia do despacho do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, de 5 de Maio, relativo à revisão do Plano de Investimentos da REFER para o período 2010/2015.

Com os melhores cumprimentos.

A CHEFE DO GABINETE

(Ana Sofia Silveira)

/MC



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
*Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes*

◆  
DESPACHO

Face ao grande esforço financeiro que o sector ferroviário exige, é necessário promover uma nova cultura de investimento público, a qual deverá ser assinalada por uma lógica de concepção mais preocupada com a sua sustentabilidade futura e alicerçada numa estratégia dirigida, prioritariamente, para o reforço dos factores que são decisivos na melhoria da produtividade e da eficiência global do sistema ferroviário.

O Governo continua a apostar fortemente no desenvolvimento do sector ferroviário, o qual é indispensável à modernidade e competitividade nacionais e onde são particularmente relevantes e substanciais os investimentos na infra-estrutura.

Ainda assim e sem perder de vista aquela linha orientadora, em razão da actual conjuntura económica desfavorável, impõe-se a revisão do plano de investimentos da REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.E.(REFER), para o período 2010-2015, com base num refinamento dos critérios de decisão.

Nestas condições, determina-se, nos termos do Despacho n.º 3313/2010, de 11 de Fevereiro de 2010, publicado no *Diário da República* n.º 37, Série II, de 23 de Fevereiro de 2010 que:

1 – A REFER proceda à revisão do plano de investimentos, devendo considerar particularmente:

- a) A manutenção de adequados níveis de segurança e operacionalidade da rede ferroviária;
- b) Os níveis de custo/benefício sócio - económicos garantidos e indiscutíveis, com abandono ou adiamento de projectos de rentabilidade duvidosa ou mínima naquela perspectiva;
- c) A reavaliação da oportunidade de projectos cuja justificação no médio longo prazo possa ser reduzida pelo desenvolvimento do projecto de alta velocidade;
- d) A estabilidade dos projectos de investimento já adjudicados;
- e) No caso excepcional de existirem projectos que, ainda que já adjudicados, a análise custo/benefício, no contexto económico actual, ponha em causa a sua viabilidade imediata, deverá, fundamentadamente, questionada a sua oportunidade.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES  
*Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes*

2 – A proposta de revisão referida deverá ser apresentada no prazo de seis semanas, com definição de cenários alternativos para materialização dos vários projectos de investimento.

3 - Por razões de maior agilização dos processos de decisão da Tutela, a revisão referida deverá ser acompanhada por uma equipa da Secretaria de Estado dos Transportes, constituída por:

a) Luis Miguel de Freitas Centeno;

b) Valter Manuel do Carmo Duarte;

4 - O presente despacho produz efeitos na data da sua assinatura.

Lisboa, 5 de Maio de 2010

O Secretário de Estado dos Transportes,

*(Carlos Correia da Fonseca)*