

## PROJETO DE LEI N.º 47/XIII/1.<sup>a</sup>

### ALTERA AS BASES DA CONCESSÃO DO SISTEMA DE METRO LIGEIRO DO PORTO E OS ESTATUTOS DA METRO DO PORTO, S.A.

#### Exposição de motivos

A concessão do sistema de metro ligeiro do Porto incluiu, logo na formulação inicial das Bases da mesma, a possibilidade de subconcessionar o serviço público de transportes em regime de exclusividade (Base III). Essa possibilidade, nos termos do nº 2 da Base XXI, transforma-se em obrigação “quando a exploração tenha sido deficitária nos últimos dois anos do período inicial ou quando a exploração direta por si realizada seja deficitária durante dois anos consecutivos”.

Esta obrigação é, no mínimo, estranha e bizarra. Estranha porque, considerando que o período inicial foi de três anos, e como raramente e com dificuldade qualquer sistema de exploração de transportes atinge o seu ponto de equilíbrio ao fim do 3º ano de atividade, isso significou que a obrigação de subconcessionar se impôs como uma inelutabilidade, praticamente à nascença do sistema. Bizarra porque, se o objetivo seria tornar obrigatória a subconcessão do serviço público, então bastaria o seu enunciado taxativo para determinar a sua ocorrência, sem necessidade de invocar uma “operação deficitária” com argumento determinante para essa opção.

Tratando-se de uma empresa integrante do Sector Empresarial do Estado, estas escolhas foram determinadas por uma clara manifestação de preconceito ideológico quanto à

gestão pública dos serviços de transportes de passageiros, por parte de um Governo que, ao longo de 4 anos de uma legislatura, tudo fez para concretizar processos de privatização nas várias empresas do setor. Aliás, se a obrigação de reverter a subconcessão fosse aplicável a um qualquer subconcessionário, escolhido para se substituir à Metro do Porto, SA, na gestão do serviço público de transportes de metro no Porto, e que apresentasse resultados operacionais deficitários em termos semelhantes aos que estão inscritos no nº 2 da Base XXI dos Estatutos da Metro do Porto, S.A., então a subconcessão já deveria ter sido resgatada pelo Estado há muitos anos, já que os prejuízos da operação se acumulam sistematicamente desde o seu início.

De facto, conforme relatório de auditoria nº 12/2010 – 2ª Secção do Tribunal de Contas, a Metro do Porto, SA, acumulou sistematicamente, pelo menos desde 2003, prejuízos operacionais, colocando a empresa em situação de falência técnica desde 2007. A subconcessão da atividade a uma empresa privada, no caso à Normetro, não foi nunca garante de equilíbrio operacional nas contas de exploração da Metro do Porto. Desde 2007, que a empresa acumula Capitais Próprios negativos, e nem por isso se entendeu que isso seria obstáculo para uma gestão privada subconcessionada.

Acresce que, vários dos procedimentos de subcontratação praticados foram-no por ajuste direto, o que consubstanciou soluções pouco transparentes, senão mesmo indesejáveis.

Importa, pois, eliminar o preconceito ideológico inscrito na obrigação de subconcessionar por parte da Metro do Porto, S.A., e permitir que a concessionária assuma na plenitude o seu papel de entidade pública empresarial, diretamente responsável pela gestão do sistema do metro ligeiro do Porto.

Em conformidade, procede-se igualmente ao ajustamento do artigo 9º dos Estatutos da Metro do Porto, S.A., suprimindo-se a possibilidade de transmissão das ações da empresa a terceiros.

Igualmente, se incumbe o Conselho de Administração de preparar e efetuar as diligências necessárias com vista a garantir o cancelamento do processo de subconcessão e a promover as alterações necessárias na estrutura da empresa, tendo em vista a sua capacitação em termos de recursos humanos e materiais necessários a um bom desempenho empresarial.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

## Artigo 1.º

### Objeto

O presente diploma altera as bases de concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto -Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro e 192/2008, de 1 de outubro, permitindo a exploração direta da concessão pela concessionária e criando regras que assegurem o equilíbrio das participações sociais na concessionária.

## Artigo 2.º

### Alteração às bases da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto

A Base XIX e a Base XXI da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro e 192/2008, de 1 de outubro, passam a ter a seguinte redação:

### “Base XIX

(...)

1 - (...)

2 - As participações sociais no capital da concessionária só podem ser oneradas ou transmitidas entre acionistas mediante autorização prévia por parte dos Ministros das Finanças e da Tutela, sob pena de nulidade, salvo tratando-se de transmissão entre acionistas da concessionária.

3 - O contrato social da concessionária e o acordo parassocial só poderão ser alterados mediante autorização prévia dos Ministros das Finanças e da Tutela, sob pena de nulidade.

4 - (...).

## Base XXI

### Exploração do sistema

Uma vez terminado o período inicial de operação, a exploração do sistema pela concessionária deve dar-se de forma a assegurar tendencialmente o equilíbrio comercial da exploração e a autossuficiência financeira da concessão, sem prejuízo das obrigações inerentes ao regime de serviço público.”

## Artigo 3.º

### Norma Revogatória

São revogadas:

- a) A Base XXII da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro e 192/2008, de 1 de outubro;
- b) A Base XXIII da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 394-A/98, de 15 de dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro e 192/2008, de 1 de outubro.

## Artigo 4º

### Alteração dos Estatutos da Metro do Porto, S.A.

O Artigo 9º dos Estatutos da Metro do Porto, S.A., aprovados pelo Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de setembro, 249/2002, de 19 de novembro, 33/2003, de 24 de fevereiro, 166/2003, de 24 de julho, 233/2003, de 27 de setembro e 192/2008, de 1 de outubro, passa a ter a seguinte redação:

### «Artigo 9.º

(...)

1 - (...)

2 - As percentagens acima mencionadas poderão sofrer alterações, designadamente por transmissões entre acionistas, desde que as mesmas sejam objeto de autorização prévia por parte dos Ministros das Finanças e da Tutela, sob pena de nulidade.

3 - (...)»

## Artigo 5º

### Mandato do Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A.

1 - O Conselho de Administração da Metro do Porto, S.A., fica expressamente encarregue de preparar e providenciar a execução das seguintes medidas, em articulação com o Ministério da Tutela:

- a) O cancelamento imediato da subconcessão do metro à Transdev;
- b) A adoção das medidas de reestruturação interna necessárias à boa execução da gestão operacional do sistema de metro ligeiro do Porto, através de:
  - i) reapropriação de todos os processos indispensáveis a um correto planeamento e gestão dos recursos humanos e materiais disponíveis;
  - ii) integração nos quadros da empresa dos recursos humanos indispensáveis ao seu bom funcionamento;

iii) Restabelecimento dos contratos e da atividade de manutenção da EMEF para uma adequada manutenção e operacionalização do material circulante.

### Artigo 6º

#### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Assembleia da República, 20 de novembro de 2015.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,