



Comissão de Economia e Obras Públicas

Informação

Projeto n.º 975/XII (3.ª) – (BE)

Discussão ocorrida nos termos do artigo 128.º, n.º 1, do RAR, em reunião da Comissão de 30/04/2014

Epígrafe. Recomenda ao Governo a correção dos aumentos abusivos nos transportes públicos

1. Oito Deputados do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução (PJR) n.º 975/XII (3.ª) – (BE), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º (Poderes dos Deputados) da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º (Poderes dos Deputados) do Regimento da Assembleia da República (RAR).
2. A iniciativa deu entrada na Assembleia da República a 28 de fevereiro de 2014, tendo sido admitido a 3 de março, data na qual baixou à Comissão de Economia e Obras Públicas.
3. A discussão do Projecto de Resolução (PJR) n.º 975/XII (3.ª) – (BE) ocorreu nos seguintes termos:

A Senhora Deputada Mariana Mortágua (BE) apresentou o Projeto de Resolução, realçando o facto de o Governo ter determinado que o aumento médio dos transportes públicos se fixaria em 1%, nos termos do Despacho Normativo n.º 10-A/2013, de 20 de dezembro, para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, mas existirem muitos títulos de transporte que sofreram aumentos superiores a 1%, nomeadamente na Carris e nas ligações ao Montijo e ao Seixal, bem como a eliminação de algumas modalidades de passes, que provocou aumentos superiores a 10%. Afirmou também que o aumento médio dos transportes nos últimos três anos foi de 25%, feito de forma desigual, pois que quem vive mais longe de Lisboa e do Porto tinha de suportar um aumento maior para chegar a estas cidades, havendo casos em que só os transportes consumiam mais de 30% dos rendimentos familiares. Este Projeto de Resolução, concluiu, não vem solicitar a redução no setor dos transportes mas, sim, recomendar ao Governo que cumpra aquilo que fez publicar no Despacho Normativo, ou seja, aumentos médios de 1%, e que reponha os títulos de transporte que foram extintos, permitindo à população um maior leque de escolha.

Usaram da palavra os Senhores Deputados Ana Paula Vitorino (PS), Luis Leite Ramos (PSD), Bruno Dias (PCP) e Hélder Amaral (CDS-PP).

A Senhora Deputada Ana Paula Vitorino (PS) afirmou que esta iniciativa trazia à discussão matéria muito importante e que extravasava a discussão do aumento dos transportes, que era apenas a “ponta do iceberg”. Afirmou que os aumentos não podiam ir para além daquilo que era fixado pelo próprio Governo, ainda que o que seja fixado seja um aumento médio, mesmo que as empresas tenham a estratégia de

Comissão de Economia e Obras Públicas

propor que não se aumente os títulos que não são utilizados e que o aumento seja maior nos títulos mais utilizados. Em sua opinião, deveria de haver um controlo sobre isto, por parte da tutela, porque estes aumentos são dissuasores da utilização dos transportes públicos. Se se juntar a isso a diminuição da oferta, eliminação de carreiras, diminuição de horários e frequência das carreiras, verifica-se a degradação do sistema de transportes públicos, que deveria ser apoiado em tempo de crise, para que se diminuísse a utilização do transporte individual. Em seu entender, isto é o resultado de uma estratégia que se tem verificado nestas empresas, com o desaparecimento de unidades orgânicas relacionadas com a exploração operacional e o reforço das relacionadas com a área financeira. Ora, concluiu, as empresas públicas de transporte não podem ser encaradas como empresas financeiras, pois o que interessa é o serviço de mobilidade, que permite o crescimento da economia, sendo-lhe favorável.

Por sua vez, o Senhor Deputado Luis Leite Ramos (PSD) considerou o tempo relevante e com importância económica e social. Afirmou que o seu partido era sensível à questão e que o Governo tinha indexado o passe social em função dos rendimentos, ao contrário do que era prática até então. Referiu que o PS já devia ter-se esquecido da situação em que deixou as empresas públicas de transportes, na iminência de não pagar salários nem poder manter esse serviço público, com dívidas a acumularem-se ao longo dos anos, para as quais contribuía também o défice operacional. Foi por isso que no memorando de entendimento ficou assumido que haveria reestruturação e reequilíbrio operacional dessas empresas, para as salvar financeiramente. Clarificou que o que constava do Despacho Normativo era a referência a um aumento médio de 1%, por isso, se houve títulos de transportes com aumentos superiores, outros tiveram aumentos inferiores, tendo-se verificado que, nalguns títulos, em 2013 o aumento tinha sido zero, para além de ter existido o alargamento da rede coberta por alguns títulos de transportes. Concluiu, afirmando que as decisões tomadas eram essenciais para garantir a continuação da prestação do serviço público.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) afirmou que o debate que se estava a efetuar espelhava bem a diferença entre serviço público e negócio privado, devendo-se olhar para os transportes não apenas como uma necessidade das pessoas, mas como algo mais, como um fator fundamental para o desenvolvimento económico, porque não é só o utente que tem a ganhar com um transporte público de qualidade, atrativo e

Comissão de Economia e Obras Públicas

acessível, mas sim toda a economia. Realçou a importância de um transporte público que efetivamente sirva as necessidades do país e não apenas de cada utente. Afirmou que a diminuição brutal do número de passageiros transportados também tem a ver com o facto de haver mais pessoas que andam a pé ou que só se deslocam o estritamente necessário do que se supõe. Considerou haver uma opção política e uma estratégia deliberada ao longo dos anos de ter estas empresas subfinanciadas, o que as levou a aumentarem o seu endividamento, devido à falta das indemnizações compensatórias, que eram poucas ou chegavam muito tarde, aumentando assim o serviço da dívida destas empresas. Em seu entender, o país e todos os contribuintes têm vantagem em que haja um serviço de transportes públicos acessível, que seja pago em parte por todos os contribuintes e noutra parte pelos utentes, mas o Governo estar a transformar estas empresas num negócio privado, rentável, em que só o tarifário iria cobrir a despesa. Lembrou que o Ministro da Economia tinha dito, numa reunião da CEOP, que uma das medidas de poupança era acabar com as indemnizações compensatórias. Referiu que o aumento tarifário, nos últimos 3 anos, tinha chegado, em muitos casos, a 60%, tanto pela comparação linear dos tarifários, como pela sua alteração e a extinção de algumas modalidades de tarifário. Considerou inadmissível que se fale de política social quando um casal com um filho, a ganhar o salário mínimo, não tem direito ao passe social+. Argumentou que o sistema de transportes tem vantagens para todos se não forem apenas os mais pobres dos mais pobres a utilizá-lo. Concluiu, afirmando que o projeto de resolução em discussão não merecia oposição do PCP, tendo defendido que, para além do que nele consta, se deveria olhar de frente para este problema e discutir a diminuição do preço dos tarifários.

O Senhor Deputado Hélder Amaral (CDS-PP) expressou satisfação por se realizar esta discussão e considerou que, se nada tivesse sido feito, a situação das empresas públicas de transportes levá-las-ia ao fim e deixava de haver esse serviço. A sua primeira prioridade, afirmou, era a defesa intransigente do serviço público de transportes de qualidade, considerando-o fundamental para a economia do país e das áreas urbanas onde se insere e com largas vantagens. Destacou também os valores dos prejuízos da Carris e do Metropolitano de Lisboa. Afirmou ainda que acreditava que as carreiras que foram extintas correspondiam a carreiras que não eram procuradas, pelo que não deviam ser financiadas pelos contribuintes, e que as diminuições de carreiras que existiram tinham por base uma gestão racional da rede,

Comissão de Economia e Obras Públicas

dando maior regularidade e qualidade às carreiras que tinham mais procura. Referiu também que, defendendo o equilíbrio financeiro das empresas, conseguia-se fazer a defesa dessas empresas e garantir melhor e maior cobertura de rede e melhores condições para os trabalhadores dessas empresas. Argumentou ainda que não lhe chocava que alguns pagassem mais, se as condições de recurso para a atribuição de subsídios assim o determinassem. Concluiu, afirmando que o CDS-PP queria ter transportes públicos eficientes, não anulando as indemnizações compensatórias mas transformando-as em algo justo e sustentável para a economia portuguesa, tendo realçado a reestruturação e mudança na gestão das empresas de transportes públicos nos últimos anos.

Tornou a usar da palavra a Senhora Deputada Ana Paula Vitorino (PS), para clarificar que o PS não defendia que o sistema de transportes públicos fosse apenas para os mais pobres mas, sim, que se tratava de uma questão de sustentabilidade das cidades, ambiental, económica e da mobilidade. Referiu que a Carris, em 2009, tinha tido um EBIDTA de zero e que o problema financeiro das empresas públicas de transportes não foi resolvido por este Governo ou pelos anteriores, porque se tratava não de uma questão não era operacional mas sim de investimento. Todas as empresas públicas de transportes fizeram um percurso no sentido da sua sustentabilidade operacional. Afirmou que a receita operacional pode ser aumentada através do aumento do custo dos bilhetes ou através do aumento da procura e entre 2005 e 2011 a procura aumentou brutalmente. Dizer que este Governo resolveu a questão financeira das empresas públicas de transportes é não querer ver a situação, porque as empresas têm o mesmo passivo e estão a perder cada vez mais passageiros. No limite, referiu, nem quando se fechar as empresas elas deixam de dar prejuízo porque continuam a ter o serviço da dívida. Concluiu, afirmando que não é acabando com o serviço público de transportes que se lhe dá sustentabilidade, o que tem de se encontrar é sistemas de financiamento alternativos para o sistema de transportes, em que quem absorve as mais-valias geradas pelo sistema também tem obrigação de pagar.

O Senhor Deputado Luis Leite Ramos (PSD) respondeu a esta intervenção lembrando que em 2013 foi o primeiro ano em que o setor dos transportes públicos teve um EBIDTA positivo. Afirmou também que, se tivesse havido um percurso para a sustentabilidade operacional das empresas públicas de transporte, não teria havido necessidade de se tomarem as medidas que se tomaram. Referiu que não era

Comissão de Economia e Obras Públicas

possível, em 3 anos, eliminar passivos que se acumularam ao longo de décadas, porque nunca houve preocupação de colocar rigor nas contas, por isso quando foi preciso reestruturar o setor foi necessário tomar medidas tão duras. Quanto às contas de exploração, continuou, foi feito um exercício por este Governo para as equilibrar. Concluiu, afirmando que se era tão fácil garantir formas alternativas de financiamento em relação às indemnizações compensatórias, estranhava que o PS não o tivesse feito.

Tornou a Senhora Deputada Ana Paula Vitorino (PS) a usar da palavra para lembrar que a Lei n.º 1/2009, que criou as autoridades metropolitanas de transportes de Lisboa e Porto, criou a possibilidade de se internalizar no sistema de transportes aquilo que são receitas dos municípios, que até então não podia ser feito.

Concluiu esta discussão a Senhora Deputada Mariana Mortágua (BE), referindo que se cortava hoje a pensar que ajuda ao défice, quando na verdade se coloca em causa a sustentabilidade destas empresas a longo prazo e foi isso que foi feito ao longo dos anos. Em sua opinião, não vale a pena dizer que o problema é a exploração operacional, porque nunca o foi, o problema é financeiro, com dívida em cima de dívida. Defendeu que tinha de haver outro modo de garantir a sustentabilidade, sendo que aumentar preços e reduzir oferta não é a resposta adequada. O serviço de transportes não tem mais qualidade, não é mais eficiente e está a perder o seu carácter público. Nos últimos anos, a CP, o Metropolitano de Lisboa e o Metro do Porto perderam 117 milhões de passageiros. Os preços aumentaram 25%. Degrada-se o serviço, perde-se qualidade, perde-se passageiros e depois fecham-se carreiras porque não há passageiros e não porque não é necessário. Serviço público é necessário, independentemente do número de passageiros, mas essas carreiras não são rentáveis para os privados. As questões de fundo são o problema da dívida e o problema financeiro. Finalmente, reiterou os termos da parte dispositiva do projeto de resolução.).

4. O Projecto de Resolução n.º 975/XII (3.ª) – (BE) foi objeto de discussão na Comissão de Economia e Obras Públicas, em reunião de 30 de abril de 2014.



Comissão de Economia e Obras Públicas

5. Realizada a sua discussão, remete-se esta Informação a Sua Excelência a Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.

Assembleia da República, em 7 de maio de 2014

O PRESIDENTE DA COMISSÃO

(PEDRO PINTO)

