



Ofº nº 1854/SEAPI -06 março 2012

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de
Economia e Obras Públicas
Deputado Luís Campos Ferreira

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
75/CEOP	01-02-2012	Registo nº 1633	06-03-2012

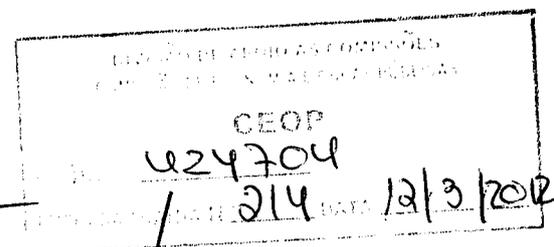
Assunto: Pedido de Informações relativo à Petição n.º 81/XII/1.^a – iniciativa de Augusto Magalhães Duarte -“Requerem que a AR solicite junto do Governo a materialização da remodelação e requalificação da Linha do Tâmega e que pugne pela manutenção do serviço de transporte rodoviário, feito em autocarros, assegurado pela CP, até à reabertura da Linha do Tâmega”

Em resposta ao V/Ofício n.º 75/CEOP, de 01 de fevereiro de 2012, encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de junto enviar, para os devidos efeitos, cópia do ofício n.º 1161, datado de 06 do corrente, do Gabinete do Senhor Ministro da Economia e do Emprego, relativo ao assunto mencionado em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete


Marina Resende





Gabinete de Secretária de Estado
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade

Entrada: N.º 1633

Data: 06 / 03 / 2012

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

S/referência
Of.º n.º 785/SEAPI-02.02.2012

S/comunicação de

N/referência

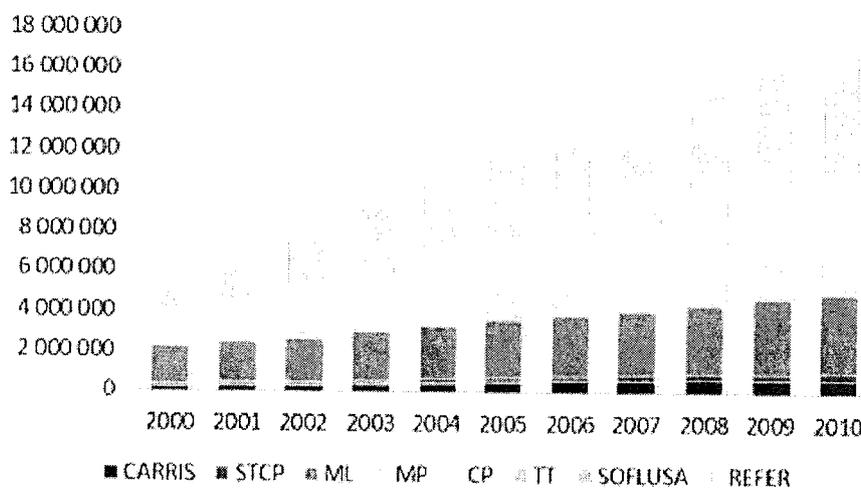
Assunto: Pedido de Parecer - Petição n.º 81/XI/1.^a - *“Requerem que a AR solicite junto do Governo a materialização da remodelação e requalificação da Linha do Tâmega e que pugne pela manutenção do serviço de transporte rodoviário, feito em autocarros, assegurado pela CP, até à reabertura da Linha do Tâmega”* - iniciativa de Augusto Magalhães Duarte

Na sequência do ofício supra identificado e em resposta ao pedido de parecer - Petição n.º 81/XI/1.^a, iniciativa de Augusto Magalhães Duarte, encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia e do Emprego de transmitir o seguinte:

1. Portugal foi conduzido a uma situação limite de insustentabilidade financeira que culminou com a solicitação de um auxílio financeiro às instituições internacionais.
2. No âmbito do Memorando de Entendimento relativo ao programa de auxílio financeiro externo, o Estado Português comprometeu-se a implementar um conjunto de reformas estruturais que permitam reequilibrar o Estado, as contas públicas e a economia.
3. Entre as reformas estruturais que o Estado Português se comprometeu a implementar, encontra-se a reforma do Setor Empresarial do Estado (SEE) no setor dos Transportes.
4. Ao longo dos últimos 10 anos, os níveis de endividamento das empresas do SEE na área dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária triplicaram, atingindo em 2010 um montante de 16.700 milhões de euros^[1].



Endividamento Sector Público de Transportes: 2000-2010



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

5. Se não fossem introduzidas fortes reformas estruturais neste setor, as projeções com base na tendência dos últimos dez anos indicam que no final do horizonte deste programa (2015) atingiríamos um endividamento estimado em mais de 23.0000 milhões de euros.
6. Face ao descontrolo financeiro que o setor atingiu, agravado pela conjuntura financeira de Portugal, não é possível continuar a obter financiamento adicional para o SEE dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária através dos mercados financeiros, prevendo-se que esta situação se mantenha, pelo menos, enquanto durar o programa de auxílio financeiro externo a Portugal.
7. Tal é corroborado nas operações de refinanciamento e emissão de nova dívida que as empresas de transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária do SEE tiveram de realizar ao longo de 2011, nas quais o Estado foi obrigado a intervir.
8. A reestruturação das empresas do SEE dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária tem por objetivo atingir um EBITDA^[2] equilibrado no final de 2012.
9. O equilíbrio operacional trata-se, não só de uma obrigação a Portugal está comprometido a cumprir no âmbito do Memorando de Entendimento relativo ao auxílio financeiro externo, mas sobretudo de uma obrigação para com a



sustentabilidade do setor dos Transportes e do País: não é possível continuar a ter, ano após ano, défices operacionais elevadíssimos que aumentam de forma galopante o montante da dívida deste setor.

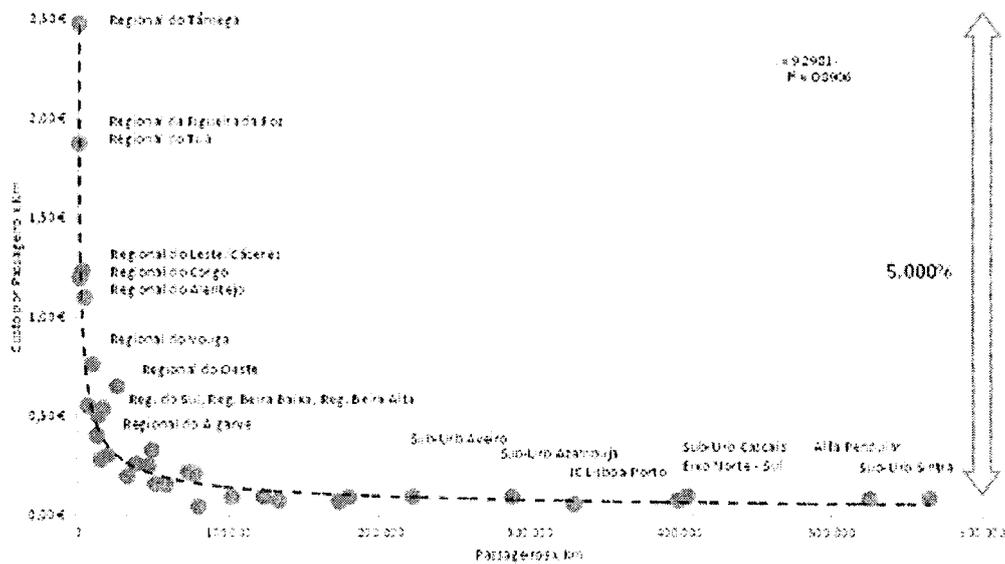
10. No passado havia a ilusão de que os défices de operação e a dívida eram algo que se podia acumular indefinidamente, sem qualquer consequência para os contribuintes, apenas por estarem fora do Orçamento de Estado, o que evitou sucessivamente tomar quaisquer medidas de racionalidade, por serem impopulares.
11. Esta ilusão gerou enormes responsabilidades financeiras perante terceiros, que têm de ser saldadas para que Portugal recupere a confiança externa e possa voltar à rota do crescimento.
12. O equilíbrio operacional das empresas do SEE prende-se assim com o objetivo de ter um sistema de transportes sustentável, a única forma de garantir que o País tem condições de continuar a assegurar a mobilidade das populações e que milhares de empregos não serão perdidos, o que aconteceria inevitavelmente se estas empresas, em situação de falência técnica, deixassem de poder cumprir as suas obrigações.
13. Neste sentido, o Governo tem em curso um conjunto de reformas que visam a interrupção do trajeto de aumento do endividamento e o equilíbrio da atividade operacional, até dezembro de 2012.
14. O Plano Estratégico dos Transportes prevê a implementação de um Programa de Equilíbrio Operacional das empresas do SEE de transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária o qual pressupõe a realização de reformas estruturais em duas fases:
 - a. Numa primeira fase será implementada uma reestruturação das empresas do SEE na área dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária;
 - b. Na segunda fase do programa será alterado o papel do Estado, abrindo ao mercado a operação e exploração dos serviços de transporte público de passageiros.
15. **Primeira Fase - Reestruturação do SEE:** a reestruturação das empresas do SEE dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária tem por objetivo atingir um EBITDA^[3] equilibrado no final de 2012.



16. 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 extraexploração: impulsionamento da geração de receitas fora da atividade central de cada empresa e alienação de ativos não necessários; (v) tarifário: adequação dos tarifários ao custo efetivo do serviço prestado e aos valores médios equiparáveis europeus, ajustados pela paridade de poder de compra.
17. No que concerne ao modo ferroviário pesado, este apresenta uma estrutura de custos fixos pesada e com muito pouco grau de flexibilidade.
18. 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 (pelos padrões considerados a nível internacional) para suportar a existência de uma oferta ferroviária.
19. 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; transporte a médias/longas distâncias, entre centros urbanos, com massa crítica suficiente.
20. 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.
21. A situação extrema encontra-se precisamente na linha do Tâmega, a qual apresenta um custo por passageiro/km 5.000% superior ao custo incorrido nas linhas mais eficientes que constituem a verdadeira vocação do caminho de ferro.

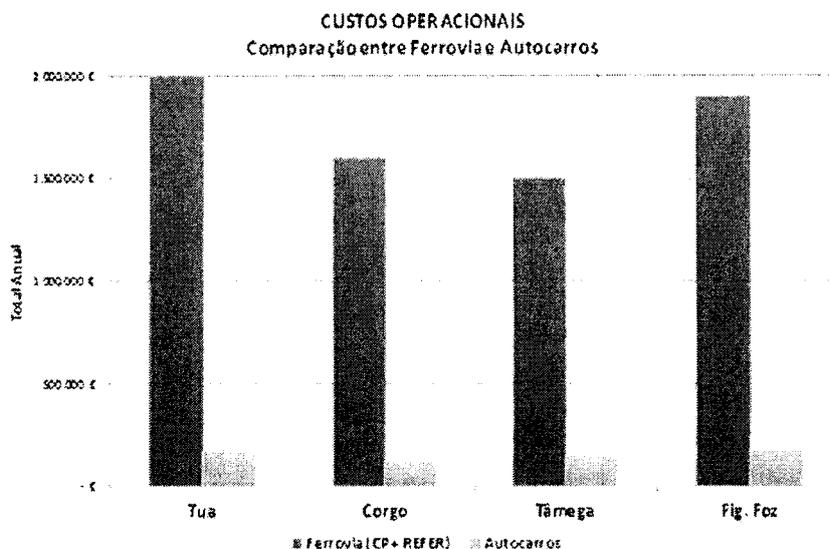


Custos por Passageiro x Km
CP + REFER (Ano 2008)



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

22. Por outro lado, nas linhas do Tâmega, Tua, Corgo e Figueira da Foz, cuja circulação ferroviária se encontra suspensa desde 2009, é possível comparar diretamente os níveis de eficiência do modo ferroviário (CP-Comboios de Portugal, EPE + REFER - Rede Ferroviária Nacional, EPE) com o modo rodoviário (autocarros), no qual estão incorporados os custos associados à infraestrutura rodoviária, suportados através da CSR.



Custos anuais do modo ferroviário e rodoviário (Inclui contribuição para os custos da infraestrutura).

Fonte: CP e REFER

23. Os dados confirmam, mais uma vez, 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 mais vocacionados para estas situações.
24. 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 são bastante mais elevados do que a alternativa do transporte em autocarro.
25. Face a esta situação o anterior Governo decidiu o cancelamento da remodelação da linha do Tâmega.
26. O Plano Estratégico dos Transportes preconizou a descontinuação dos serviços rodoviários atualmente realizados pela CP (a qual não tem vocação para prestar serviços rodoviários), nos quais exista uma oferta redundante e concorrente com concessões rodoviárias em operação nos mesmos eixos, que asseguram a mobilidade das populações.
27. Nesse sentido, foi realizado um levantamento das concessões rodoviárias existentes ao longo do eixo da linha do Tâmega, em conjunto pelo IMTT-Instituto



- da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. e pela CP, tendo-se concluído pela existência de uma oferta redundante com concessões rodoviárias já existentes, as quais asseguraram a mobilidade das populações naquele eixo.
28. Foram assim comunicadas, quer pelo IMTT, quer pela CP, aos passageiros e a todas as Câmaras Municipais envolvidas, todas as informações relativas a este processo e aos serviços de transporte disponíveis às populações.
 29. Por último, importa recordar que na anterior legislatura foi iniciada a análise da rede ferroviária nacional, tendo sido aprovado, por despacho do anterior Governo, a desativação de cerca de 800 km da rede ferroviária nacional, incluindo da linha do Tâmega (concretizada na anterior legislatura).
 30. As medidas elencadas no Plano Estratégico dos Transportes incluem uma estratégia de racionalização da rede ferroviária nacional que mitigam fortemente o que foi decidido pelo anterior Governo.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,



Marta Neves