

## PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 721/XII/2.<sup>a</sup>

### RECOMENDA AO GOVERNO MEDIDAS PARA GARANTIR A SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS

O setor dos transportes públicos em Portugal tem sido alvo de fortes ataques nas últimas décadas, que se tornaram mais violentos a partir de 2008, com a crise da dívida soberana. O endividamento do setor serviu, por diversas vezes, para apontar as empresas públicas de transportes como exemplo de ineficiência e de má gestão e, por consequência, justificar os processos de privatização e concessão das operações a entidades privadas.

A pressão financeira - frequentemente atribuída a dois fatores: a fraca performance operacional e o excesso de trabalhadores (e correspondente massa salarial) - conduziram a uma estratégia persistente de redução dos custos operacionais. Em primeiro lugar, através da redução da oferta: por exemplo, entre 1988 e 2011 foram encerrados 1500km de linha férrea. Os cortes chegaram à redução de carreiras, à frequência dos metropolitanos e dos comboios, e nem o tamanho das composições escapou, com o Governo a exigir aos cidadãos para se entalarem nas carruagens quais sardinhas em lata de modo a obter mais uma pequena poupança para, de seguida, a entregar aos bancos credores.

Em segundo lugar, através do aumento dos preços cobrados aos utilizadores, muito acima da inflação esperada: apenas em 2011 os preços aumentaram duas vezes em 4.5% e 15%. Em fevereiro de 2012 os aumentos são de 5% nos passes normais e os utentes

com passes para jovens e seniores suportaram aumentos de mais 50%. Os preços voltaram a subir 0,9% em 2013, sendo que em alguns casos, devido à diminuição da oferta de títulos, os passageiros tiveram de suportar novos aumentos superiores a 25%. No total, nos últimos 10 anos os aumentos dos preços foram três vezes superiores à taxa de inflação e para tal muito contribuiu este Governo, com três aumentos de tarifas em apenas um ano e meio.

A combinação de redução da oferta com aumento de preços é a maior ameaça à sustentabilidade dos transportes públicos. Os dados são conhecidos: sabemos hoje que redução de oferta e aumento de preços teve já como consequência uma redução substancial na procura: só a CP perdeu entre 1988 e 2011 cerca 103 milhões de passageiros anuais. Nos últimos dez anos, as empresas de transportes públicos perderam 17% dos seus passageiros. Se em 2002 foram efetuadas 882,9 milhões de viagens nas empresas analisadas, já em 2011 esse número ficou-se pelos 730,7 milhões, de acordo com os relatórios e contas das empresas de transportes públicos. Os dados provisórios do INE apontam para uma nova redução de 10% dos passageiros em 2012, o que representa menos 73 milhões de passageiros.

Os prejuízos financeiros, cujas origens em nada estão relacionadas com a vertente operacional, e a redução da procura servem depois para legitimar o despedimento de cada vez mais trabalhadores: apenas nos últimos 10 anos, as sete maiores empresas de transportes dispensaram 38% dos seus trabalhadores, 8.752 pessoas que perderam o seu posto de trabalho.

O equívoco que associa os prejuízos financeiros ao setor operacional é tão mais grave quanto serve de princípio orientador ao chamado “Plano Estratégico de Transportes”, bem como a vários planos operacionais das empresas públicas de transportes, onde se multiplicam expressões relativas à “sobreposição de oferta”, à “existência de metros/autocarros em excesso”, “à insuficiência dos preços praticados”.

O aumento do endividamento das empresas públicas de transportes em Portugal não se deve à sua atividade operacional que, em 2011, representava apenas 16% do resultado líquido negativo das mesmas. Pelo contrário, a taxa de cobertura das despesas operacionais é uma das mais elevadas da Europa, o que demonstra que os resultados de bilheteira estavam já em linha com os níveis europeus.

Uma análise aprofundada da realidade do setor permitirá concluir que um terço do aumento do passivo nos últimos dez anos está relacionado com os encargos com os juros da dívida que estas empresas tiveram de suportar. Como os juros resultam unicamente das dívidas contraídas anteriormente, o prolongamento desta situação terá como consequência inevitável um novo aumento da dívida e dos juros que incidem sobre a mesma. Por outro lado, quanto maior a dívida, maior o risco para os credores e maior a taxa de juro cobrada. É este o efeito bola-de-neve, várias vezes referido em aplicação à dívida soberana, que há anos vem degradando as condições financeiras das empresas públicas de transportes em Portugal. No final do mandato do atual Governo, se nada for feito para lidar com esta situação, e só de encargos financeiros, serão acrescentados mais 3 mil milhões de euros à dívida. Já em 2011, o último ano para o qual estão disponíveis dados oficiais, os juros da dívida foram responsáveis por 83,86% dos prejuízos das empresas de transportes públicos. Isto é, por cada euro que as empresas de transportes públicos perdem, 84 cêntimos foram para os credores. A dimensão dos encargos financeiros é de tal ordem que, para que fosse possível a estas empresas apresentar lucro, seria necessário que o resultado operacional fosse positivo em 924 milhões de euros, algo nunca visto em qualquer país da Europa.

Note-se ainda que o montante pago neste momento em encargos financeiros - 923,9 milhões de euros - é superior ao gasto em salários, incluindo remunerações com a Segurança Social, que somam 487,7 milhões de euros. No limite, mesmo se todos os trabalhadores fossem despedidos, estas empresas continuariam a registar prejuízos.

Desta forma resulta claro que, para resolver os problemas financeiros do setor, será necessário, por um lado, romper com o efeito bola-de-neve, que gera encargos financeiros insuportáveis e, por outro, entender quais as restantes causas do endividamento.

O peso dos juros da dívida nas contas das empresas tem vindo a aumentar e assim continuará. A tendência agravar-se-á. As empresas de transportes públicos têm vindo a cortar nos prejuízos operacionais de modo a acomodarem o crescimento dos gastos financeiros. Contudo, a pressão exercida pelos juros a serem pagos é de tal forma avassaladora que os prejuízos continuam a subir todos os anos. Desde 2006 que as empresas perdem mais com encargos financeiros do que com as restantes atividades. A estrutura dos prejuízos registados anualmente alterou-se, tendo os encargos financeiros

a predominância neste aspeto. Para além de socialmente injusto, esta alteração coloca a banca e os grandes detentores de capital numa situação de domínio absoluto junto das empresas e do acionista Estado, por um lado, e fragiliza a estabilidade contabilística das empresas, pois ficam mais expostas aos humores dos mercados, por outro lado. Tal é notório entre 2009 e 2011, os anos pós-crise financeira, período durante o qual os encargos financeiros quase duplicaram de 530,2 milhões de euros para 923,9 milhões de euros, devido à deterioração das condições de financiamento nos mercados internacionais. Desde 2009 que a linha de evolução dos prejuízos está totalmente subordinada à linha de evolução dos encargos financeiros.

Por outro lado, falta, claramente, uma estratégia de financiamento dos investimentos. As empresas de transportes públicos têm sido utilizadas pelos sucessivos Governos como instrumentos de desorçamentação. Ou seja, efetuavam-se empreitadas de construção de linhas de metro ou de comboio, por exemplo, mas alocava-se a dívida resultante destes trabalhos às empresas de transportes públicos. Sem os meios suficientes para abaterem o passivo, a única solução para as empresas passava pelo rollover contínuo da dívida, até ao dia em que o Estado decidisse assumir por definitivo os montantes em falta. Contudo, esse dia nunca chegou, e há vários anos que as empresas de transportes públicos acumulam nos seus balanços as dívidas resultantes das empreitadas levadas a cabo pelo Estado, bem como têm prejudicado de forma acentuada os seus balanços com os encargos financeiros que são obrigadas a suportar. Este é o fenómeno bola-de-neve: quanto mais dívida, maiores os encargos financeiros e as taxas de juro dos financiamentos, logo maiores serão as necessidades de financiamento, que se preenchem com o recurso a mais dívida, etc. Por isso vimos atrás que os encargos financeiros das empresas de transportes públicos não param de subir.

As três empresas detentoras de infraestruturas de transporte, os Metros de Lisboa e Porto e a REFER, foram afetadas pela falta de pagamento dos investimentos por parte do Estado.

No caso do Metro de Lisboa, a empresa tem no seu balanço gastos de 4.755,2 milhões de euros em investimentos em infraestruturas de longa duração (linhas, estações, composições, etc), dos quais apenas 18%, ou 870,7 milhões de euros, foram cobertos pelo Estado, através de verbas do PIDDAC ou de outros fundos europeus. De referir que os subsídios entregues ao Metropolitano de Lisboa não chegam sequer para cobrir os

gastos com os empréstimos solicitados (1.015,2 milhões de euros) e que a empresa tem ainda de receber do Estado os custos com os instrumentos financeiros subscritos (718,5 milhões de euros).

Já a REFER tem no seu balanço encargos com investimentos no total de 9.157,3 milhões de euros, dos quais apenas 4323,8 foram compensados pelo acionista Estado. A taxa de cobertura dos investimentos está assim nos 47,2%, havendo 4833,5 milhões de euros gastos pela REFER em infraestruturas de longa duração que o Estado não cobriu.

No caso do Metro do Porto, encontram-se registados no balanço custos de aquisição de ativos de 2.518,3 milhões de euros, enquanto os subsídios ao investimento se ficaram pelos 559,2 milhões de euros. A taxa de cobertura dos investimentos está nos 22,2%, ficando 1.959,1 milhões de euros por compensar ao Metro do Porto.

No total, foram investidos por estas três empresas 16.430,8 milhões de euros em infraestruturas de longa duração, dos quais apenas 5.573,7 milhões de euros foram cobertos pelo Estado, resultando uma taxa de cobertura dos investimentos pelo Estado de 35%. Ou seja, há 10.857,1 milhões de euros que acrescem ao passivo das empresas públicas de transportes que se devem à construção de infraestruturas a pedido do Estado, mas que não foram pagas pelo acionista Estado. Este montante corresponde a mais de metade (53%) da dívida total das sete empresas em análise e aos gastos sociais do Estado em cinco anos e meio.

Estes dados são enviados pelos sucessivos Governos, utilizando apenas os números do endividamento para atacar os direitos dos trabalhadores, os seus postos de trabalho, para reduzir os serviços prestados pelas empresas públicas, para as fragilizar e, finalmente, para as privatizar.

Assim, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda rejeita liminarmente a estratégia seguida por este Governo, que, ao invés de resolver os problemas financeiros do setor, apenas degrada a sua capacidade operacional, prejudica os cidadãos, penaliza os trabalhadores e agrava o problema da dívida das empresas.

A defesa dos transportes públicos é uma exigência da modernidade e uma peça fundamental para o desenvolvimento económico e para a coesão social. Os transportes públicos são a chave para o aumento da produtividade social, para o crescimento e para o ordenamento do território de uma forma ambiental e socialmente responsável. A

generalização do uso dos transportes públicos é ainda o mecanismo essencial e urgente para a diminuição dos gastos energéticos e das importações de combustíveis. O objetivo da política pública para os transportes não pode ser cortar na oferta e aumentar os preços, mas, pelo contrário, generalizar o uso de transportes públicos. Uma política responsável para os transportes é aquela que incentiva o seu uso pela população, com uma oferta adequada e preços convidativos.

Uma vez que o grande problema com que se defrontam, neste momento, as empresas de transportes públicos é a dívida, a prioridade deve ser, portanto, lidar com a dívida. Tal como foi possível demonstrar, o problema do endividamento do setor não se encontra, de forma nenhuma, no excesso de trabalhadores ou de oferta de serviços, nem nos alegadamente baixos tarifários, mas sim na forma como os sucessivos Governos têm vindo a contratualizar as suas relações financeiras com as empresas de transportes.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo:

1. Que se responsabilize por garantir a renegociação dos encargos financeiros da dívida das empresas públicas de transportes junto das entidades credoras.
2. Que assegure a compensação devida às empresas de transportes públicos pelos investimentos efetuados a pedido dos sucessivos Executivos, mas nunca pagas pelos mesmos.

Assembleia da República, 16 de maio de 2013.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,