

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 202/XII/1.^a

RECOMENDA AO GOVERNO UM NOVO MODELO DE CONTRATUALIZAÇÃO COM AS EMPRESAS DE TRANSPORTES PÚBLICOS

O Bloco de Esquerda, com o presente Projeto de Resolução, propõe um novo modelo de contratualização com as empresas de transportes públicos que quebra o ciclo destrutivo da dívida, criando as condições para contrariar a escalada de preços, garantir a oferta de transportes e proteger os postos de trabalho.

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) - conduziu a uma estratégia persistente de redução dos custos operacionais. Em primeiro lugar, através da redução da oferta: entre 1988 e 2011 foram encerrados 1500km de linha férrea. 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 4-18, sub 23 e sénior sabem que terão de contar com, no mínimo, para além das subidas registadas na generalidade dos passes, um aumento de mais 50%.

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.

Os prejuízos financeiros, cujas origens em nada estão relacionadas com o setor 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 37% dos seus trabalhadores, 8410 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”.

É certo que não se pode negar o aumento das dívidas atribuíveis ao sector dos transportes em Portugal. Entre 2005 e 2010, a dívida das empresas de transportes aumentou 4770.2 milhões de euros, de 14131.8 milhões para 18902 milhões. No entanto, o aumento do endividamento das empresas públicas de transportes em Portugal não se deve à sua atividade operacional que, em 2010, representava apenas 24% 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.

Para compreender os problemas de endividamento do setor é necessário levar em consideração a sua realidade financeira. E esta prende-se com dois problemas cruciais, que neste momento afetam todas as empresas públicas do setor:

a) Nível dos encargos financeiros

Uma análise aprofundada da realidade do setor permitirá concluir que o aumento da dívida, entre 2005 e 2011, é constituído maioritariamente (em cerca de 60%) por encargos financeiros, isto é, pelo pagamento de juros. 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 4 mil milhões de euros à dívida.

Em 2010, as empresas de transportes públicos suportaram 712.1 milhões de euros, apenas em juros, o correspondente a 76% dos prejuízos totais. 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 na mesma proporção, algo nunca visto numa empresa de transportes públicos em qualquer país da Europa.

Note-se ainda que o montante pago neste momento em encargos financeiros - 712.1 milhões de euros - é superior ao gasto em salários, incluindo remunerações com a Segurança Social, que somam 425.1 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.

b) Indemnizações compensatórias

É amplamente entendido como indemnização compensatória qualquer pagamento efetuado com verbas do Orçamento do Estado às entidades públicas e privadas, neste caso do setor do transportes, tal como definido no art.º 3 do Decreto-Lei 167/2008, de 26 de agosto. Em termos gerais, as transferências efetuadas pelo Estado destinam-se a compensar estas empresas pelo serviço público prestado, por regra deficitário, e constituem-se uma das suas principais receitas.

Contudo, e desempenhando um papel essencial no financiamento das empresas, o processo de atribuição das indemnizações compensatórias abarca diversas falhas, que em muito têm contribuído para a deterioração da situação financeira do setor.

Em primeiro lugar porque o seu valor é frequentemente inferior ao necessário para que a manutenção da atividade operacional possa ter lugar sem recorrer ao endividamento. Acresce ainda que, vezes demais, o montante gasto pelas empresas públicas de transportes em investimentos em infraestruturas, nomeadamente no aumento de linhas e na construção de novas estações, não foi alvo de compensação por parte do Estado. Estima-se que 20% da dívida do Metro respeite a investimentos efetuados e não pagos pelo Estado. Note-se, finalmente, que a atribuição de financiamento público é muito superior quando se trata de empresas privadas de transportes, por comparação a empresas públicas. A título de exemplo, registre-se que, em 2010, a Fertagus (operador privado) recebeu 1,5 vezes mais indemnizações que a CP (operador público) e que a Metro Sul Tejo (operador privado) recebe 4 vezes mais indemnizações por cada passageiro do que o Metro de Lisboa (operador público).

Em segundo lugar, porque o valor da indemnização a receber por cada empresa não se encontra contratualizado com o Estado sendo atribuído mediante negociação direta entre a administração e a tutela no final de cada ano. A completa ausência de certezas relativamente ao valor do financiamento deixa estas empresas sem qualquer possibilidade de planeamento financeiro, e na expectativa relativamente ao valor que irão receber em cada ano, uma vez que só serão informadas no final do mesmo. Até ao início de 2012, apenas três empresas de transportes - Metro de Lisboa, CP e Refer - possuíam, através da celebração dos contratos do Regime Transitório de Financiamento, a sua verba futura determinada. No entanto, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 3/2012 veio revogar os contratos existentes, remetendo também estas empresas para a mais absoluta incerteza relativamente ao seu financiamento futuro.

Em terceiro lugar, porque o pagamento às empresas públicas de transporte é realizado anualmente e em dezembro. Quer isto dizer que as empresas prestam um serviço público deficitário durante todo ano, sendo compensadas apenas em dezembro. Até lá, foram obrigadas a endividar-se para manter a sua atividade, sendo obrigadas a pagar encargos financeiros futuros sobre esse endividamento (juros).

Este facto torna a dívida uma inevitabilidade para estas empresas. Note-se, em oposição, que a determinadas empresas privadas de transportes, com o Metro Sul do Tejo, este pagamento é efetuado trimestralmente, reduzindo de forma significativa os seus problemas financeiros.

Para resolver estes problema, é necessário e urgente que o Estado estabeleça contratos plurianuais com as empresas de transportes públicos onde, para além da verba a receber, seja explicitada a forma de cálculo da indemnização compensatória, que deverá levar em consideração os investimentos efetuados pelas diversas empresas no melhoramento das infraestruturas públicas de transportes. É ainda necessário que as indemnizações compensatórias sejam pagas em prestações regulares ao longo do ano. No fundo, o que se exige, é que o Estado permita às empresas públicas de transportes as condições de planeamento que tem permitido à generalidade das empresas privadas do setor. Só assim será possível às empresas públicas (como às empresas privadas) de transportes efetuar um cuidadoso planeamento financeiro das suas operações por forma a reduzir os níveis de endividamento.

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 estabeleça com todas as empresas, públicas ou privadas, que forneçam serviços públicos de transporte, contratos plurianuais onde conste, obrigatoriamente: o valor da indemnização compensatória, a sua forma e pressupostos de cálculo e a periodicidade e calendário dos pagamentos a efetuar.
3. Que garanta, na elaboração da forma de cálculo a aplicar às indemnizações compensatórias, que estas reflitem, para além dos encargos e receitas operacionais resultantes da atividade normal, todos os investimentos efetuados que revertam para a melhoria e desenvolvimento das infraestruturas e serviços da rede pública de transportes.
4. Que assegure que a transferência das indemnizações compensatórias às empresas que prestam um serviço público de transportes seja efetuada mediante a elaboração de um calendário trimestral de pagamentos.

Assembleia da República, 26 de janeiro de 2012.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,