

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 722/XII/2.^a

ESTABELECE A CONTRATUALIZAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES E GARANTE AS INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS INDISPENSÁVEIS AO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES

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. 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, registe-se que, em 2010, a Fertagus (operador privado) recebeu por passageiro 1,5 vezes mais indemnizações que a CP (operador público) e que a Metro Sul

do Tejo (operador privado) recebe 4 vezes mais indemnizações por cada passageiro do que o Metro de Lisboa (operador público).

O Governo continua a avançar no caminho de desmantelamento do setor público de transportes coletivos. A Resolução do Conselho de Ministros nº 23/2013, publicada no Diário da República de 10 de abril, ilustra bem esta intenção. As indemnizações compensatórias aqui previstas para serem entregues às empresas de transportes obedecem a três orientações: o privilégio do setor privado em detrimento do setor público, a redução das indemnizações compensatórias às empresas públicas face aos anos anteriores e a revisão em baixa dos valores face ao inscrito no Orçamento do Estado.

As indemnizações compensatórias previstas no Orçamento do Estado para 2013 já representavam uma queda de 40,8 milhões de euros em relação a 2011, o último ano para o qual a Direção Geral do Tesouro e Finanças apurou os valores totais: os valores previstos para a Carris baixam de 56,2 milhões de euros em 2011 para 24,5 milhões de euros em 2013; no Metro de Lisboa caem de 49,7 milhões de euros para 44,5 milhões de euros; nos STCP caem de 18,9 milhões de euros para 15 milhões de euros.

Apesar de os valores previstos no OE 2013 reduzirem de forma acentuada os valores entregues às empresas de transportes públicos, o Governo, não satisfeito, na Resolução do Conselho de Ministros nº23/2013 efetua ainda mais cortes em relação aos valores previstos no OE 2013. São retirados mais 4,8 milhões de euros à Carris, mais 4,2 milhões de euros retirados à STCP, 3,4 milhões de euros retirados à CP, mais 3,1 milhões de euros tirados ao Metro de Lisboa, entregará menos 1,5 milhões de euros ao Metro do Porto, menos 300 mil euros à Soflusa e menos 200 mil euros à Transtejo. Assim, ao buraco de 40,8 milhões de euros aberto com o OE 2013, a nova decisão do Governo retira mais 17,5 milhões de euros às receitas das empresas. No total, 58,3 milhões de euros retirados em receitas às empresas de transportes públicos. E esta redução foi feita sem qualquer justificação e carece de legitimidade. Os montantes aprovados na Assembleia da República foram uns, mas o Governo decide, por sua própria iniciativa, dar a volta ao texto e cortar ainda mais.

Esta estratégia do Governo já é utilizada há muitos anos por diferentes Executivos: retiram-se as receitas que garantem a sustentabilidade das empresas, retiram-se os

meios operacionais necessários e no final, quando a empresa não conseguir ser viável dentro do quadro institucional montado, os políticos de sempre começam a defender a sua venda e entrega a privados. É assim com a RTP, por exemplo, está a ser assim com os transportes públicos.

As empresas de transportes públicos em Portugal têm uma das maiores taxas de cobertura da despesa pelas receitas da Europa. Contudo, os meios de financiamento alternativos, como as indemnizações compensatórias, são extremamente escassos e contribuem para o acumular de défices sucessivos e de dívidas crescentes. O Governo pretende agravar este problema ao diminuir de forma brutal e insensível os pagamentos.

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.

No programa do Governo define, inclusive, isto mesmo, ao prever «a contratualização do serviço público». Quase dois anos depois, nada foi feito nesse sentido.

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 forçadas 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, como o Metro Sul do Tejo, este pagamento é efetuado trimestralmente, reduzindo de forma significativa os seus problemas financeiros.

Para resolver este 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.

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 garanta, na elaboração da forma de cálculo a aplicar às indemnizações compensatórias, que estas refletem, 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.
2. Que defina que as empresas de transportes públicos são compensadas a 100% pelos resultados negativos obtidos através da prestação das obrigações operacionais de serviço público.
3. 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.
4. Que estabeleça com todas as empresas, públicas ou privadas, que forneçam serviços públicos de transporte, contratos de serviço público plurianuais onde conste, obrigatoriamente: os serviços a serem prestados, o valor da indemnização compensatória, a sua forma e pressupostos de cálculo e a periodicidade e calendário dos pagamentos a efetuar.

Assembleia da República, 16 de maio de 2013.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,