GOVERNO DE PORTUGAL | SECRETÁRIA DE ESTADO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES E DA IGUALDADE

Ofº nº 3164/SEAPI –30 Novembro 2011

Exma. Senhora
Secretária-Geral da
Assembleia da República
Conselheira Adelina Sá Carvalho

S/referência	S/comunicação de	N/referência	Data
		Registo nº 2958	30-11-2011

ASSUNTO: RESPOSTA À PERGUNTA N.º 1084/XII/1.ª

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de enviar cópia do ofício n.º 4372 de 29 de Novembro do Gabinete do Senhor Ministro da Economia e do Emprego, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Marina Resende

MO

Gabinete da Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade
Palácio de S. Bento (A.R.), 1249-068 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 392 05 00/06 **FAX** + 351 21 392 05 15 **EMAIL** seapi@maap.gov.pt **www.portugal.gov.pt**

Gabinete da Secretária de Estado
dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade
Entrada n.º 2958
Data: 30-11-2011

4372

29 NOV. 2011

MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

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

S/referência	S/comunicação de	N/referência
Ofº n.º 2459/SEAPI–27.10.2011		

Assunto: **Resposta à pergunta n.º 1084/XII/1.ª de 27 de Outubro de 2011 – Desactivação do serviço de transporte de passageiros na Linha do Oeste**

Na sequência do ofício supra identificado e em resposta à pergunta n.º 1084/XII/1.ª, de 27 de Outubro de 2011, do Senhor Deputado Manuel Isaac, do Centro Democrático Social, Partido Popular, encarrega-me Sua Excelência o Ministro da Economia e do Emprego de, relativamente às questões colocadas, que se referem às suas competências em razão da matéria, transmitir o seguinte:

1. Conforme consta do Plano Estratégico dos Transportes, ao longo dos últimos 10 anos, os níveis de endividamento das empresas do Sector Empresarial do Estado (SEE) na área dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária triplicaram, atingindo em 2010 um montante de 16.700 milhões de euros.

2. Se não forem introduzidas fortes reformas estruturais neste sector, as projecções, com base na tendência dos últimos dez anos, indicam que no final do horizonte deste programa (2015) atingiremos um endividamento estimado em mais de 23.0000 milhões de euros.

3. Face ao descontrolo financeiro que o sector atingiu, agravado pela conjuntura financeira de Portugal, não é possível continuar a obter financiamento adicional para o Sector Empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária através dos mercados financeiros, prevendo-se que esta situação se mantenha, pelo menos, enquanto durar o programa de auxílio financeiro externo a Portugal.

Rua da Horta Seca, 15 1200-221 Lisboa Telef: +351 21 324 54 00 Fax: +351 21 324 54 20 www.min-economia.pt

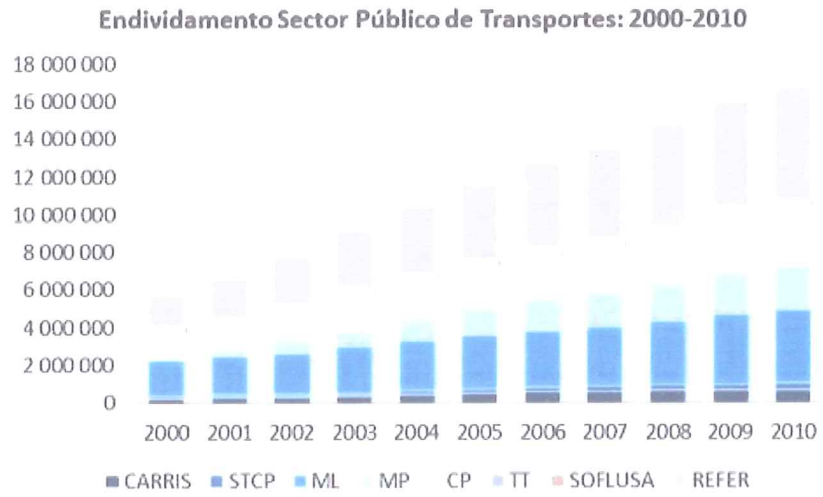


Gráfico 21 - Endividamento do SEE dos transportes públicos terrestres. Fonte: R&C

4. Tal é corroborado nas operações de refinanciamento e emissão de nova dívida que as empresas de transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária do SEE tiveram de realizar ao longo de 2011, nas quais o Tesouro Português foi obrigado a intervir.

5. Face a esta situação, o objectivo prioritário e urgente do Governo é a implementação de um conjunto de reformas que visam a interrupção do trajecto de aumento do endividamento e o equilíbrio da actividade operacional, até Dezembro de 2012.

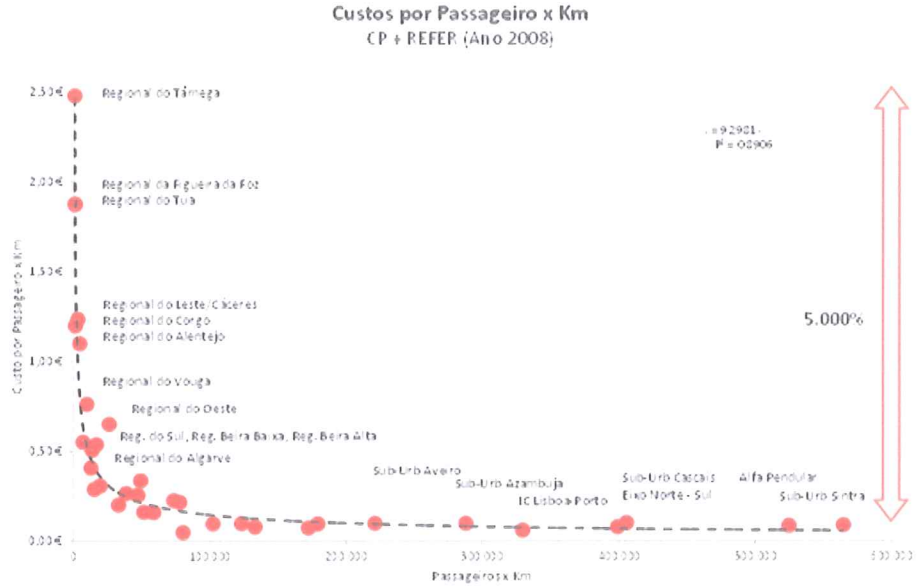
6. No que concerne ao modo ferroviário pesado, salienta-se que este apresenta uma estrutura de custos fixos pesada e com muito pouco grau de flexibilidade.

7. 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 para suportar a existência de uma oferta ferroviária.

8. 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.

9. 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, chegando a ser 5.000% superior ao custo incorrido nas linhas que constituem a verdadeira vocação do caminho-de-ferro.



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

10. No Memorando de Entendimento relativo ao programa de auxílio financeiro externo, Portugal comprometeu-se a rever a dimensão da sua rede ferroviária, racionalizando-a de acordo com a verdadeira vocação do caminho-de-ferro, de modo a aumentar a sustentabilidade financeira do sector ferroviário.

11. Deste modo, e tendo presente o exposto anteriormente, serão introduzidas reformas no sentido de alterar a forma de assegurar a prestação de serviços de transporte público às populações, em particular nos segmentos de baixa procura, nos quais o modo ferroviário é fortemente deficitário, adoptando, em cada caso, os modos de transporte público mais eficientes para dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações.

12. Neste âmbito, o Plano Estratégico dos Transportes, aprovado pelo Governo, prevê a desactivação do serviço de passageiros na Linha do Oeste, entre Caldas da Rainha e Figueira da Foz, sendo assegurada a mobilidade das populações através de concessões rodoviárias que se revelam mais eficientes para satisfazer as necessidades de mobilidade nestes segmentos de procura.

13. A linha manter-se-á, no entanto, activa para o transporte de mercadorias.

14. O dimensionamento da oferta é realizado nesta, como em todas as outras linhas, de forma a dar uma resposta adequada ao nível de procura existente.

15. Nota-se que, na linha do Oeste, o troço Caldas da Rainha – Figueira da Foz é o que apresenta mas baixos níveis de procura, representando apenas cerca de 25% da procura de toda a linha e taxas de ocupação médias de apenas 19%.

16. Ainda a este propósito, informa-se que o Ministério da Economia e do Emprego tem sido contactado, nas últimas semanas, por algumas das autarquias servidas pela linha do Oeste – que têm vindo a procurar assegurar, por sua iniciativa própria, uma alternativa de financiamento que permita a manutenção do serviço de passageiros a norte das Caldas da Rainha.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,

Marta Neves