



Ofº n.º 3307/SEAPI – 07 Dezembro 2011

Exma. Senhora  
Chefe do Gabinete de Sua  
Excelência a Presidente da  
Assembleia da República  
Dra. Noémia Pizarro

**S/referência**

**S/comunicação de**

**N/referência**

**Data**

Registo n.º 3082

07-12-2011

**ASSUNTO: RESPOSTA À PERGUNTA N.º 1123/XII/1.ª**

Encarrega-me a Secretária de Estado dos Assuntos Parlamentares e da Igualdade de enviar cópia do ofício n.º 4477 de 07 de Dezembro 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

SMM



**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  
Of.n.º 2642/SEAPI-04.11.2011

S/comunicação de

N/referência

**Assunto: Resposta à pergunta n.º 1123/XII/1.ª de 04 de Novembro de 2011 – Desactivação da Linha Ferroviária do Vouga**

Na sequência do ofício supra identificado e em resposta à pergunta n.º 1123/XII/1.ª, de 04 de Novembro de 2011, dos Senhores Deputados Raúl de Almeida, Helder Amaral e Teresa Anjinho, do Centro Democrático e 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. Portugal foi conduzido a uma situação limite de insustentabilidade financeira que culminou com a solicitação de um auxílio financeiro às instituições internacionais.
2. Sem este apoio externo não seria hoje possível financiar o Estado, as empresas e as famílias ou manter as funções básicas do Estado, incluindo o pagamento de salários, o que levaria a um colapso de toda a economia Portuguesa, com consequências inimagináveis.
3. 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.
4. Entre as reformas estruturais que o Estado Português se comprometeu a implementar, encontra-se a reforma do Sector Empresarial do Estado no sector dos Transportes.
5. Ao longo dos últimos 10 anos, os níveis de endividamento das empresas do Sector Empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária triplicaram, atingindo em 2010 um montante de 16.700 milhões de euros<sup>1</sup>.

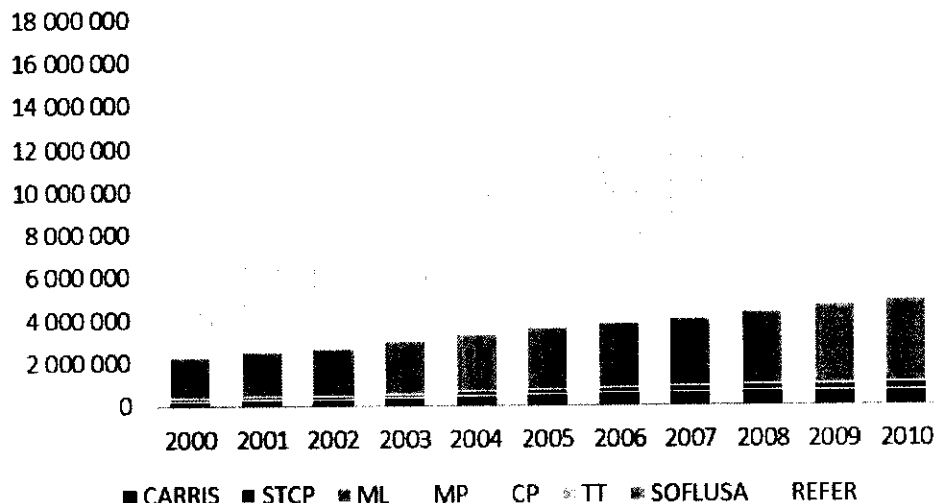
<sup>1</sup> Para a contabilização do nível de endividamento está incluída a dívida bancária remunerada e as responsabilidades financeiras decorrentes de instrumentos derivados financeiros.



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

Gabinete do Ministro

### Endividamento Sector Público de Transportes: 2000-2010



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

6. 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.
7. 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.
8. 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.
9. A reestruturação das empresas do Sector Empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária tem por objectivo atingir um EBITDA<sup>2</sup> equilibrado no final de 2012.
10. 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 uma obrigação para com a sustentabilidade do sector 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 sector.

<sup>2</sup> Resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações.



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

### Gabinete do Ministro

11. 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.
12. Esta ilusão gerou enormes responsabilidades financeiras perante terceiros, que irão agora ter que ser saldadas.
13. O equilíbrio operacional das empresas do Sector Empresarial do Estado prende-se assim com o objectivo 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, deixarem de poder cumprir as suas obrigações.
14. Neste sentido, 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.
15. O Plano Estratégico dos Transportes prevê a implementação de um Programa de Equilíbrio Operacional das empresas do Sector Empresarial do Estado de transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária o qual pressupõe a realização de reformas estruturais em duas fases: (i) numa primeira fase será implementada uma reestruturação das empresas do Sector Empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infra-estruturara ferroviária; (ii) na segunda fase do programa será alterado o papel do Estado, abrindo à iniciativa privada as actividade de operação e exploração dos serviços de transporte público de passageiros.
16. Primeira Fase: Reestruturação do SEE - a reestruturação das empresas do Sector Empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária tem por objectivo atingir um EBITDA<sup>3</sup> equilibrado no final de 2012.
17. Para a sua concretização, serão realizadas intervenções a vários níveis:
  - **Reorganização do SEE:** fusão das empresas prestadoras de transportes na Área Metropolitana de Lisboa e Porto;
  - **Custos com Pessoal:** Adequação do quadro e custos de pessoal às necessidades de uma empresa eficiente;

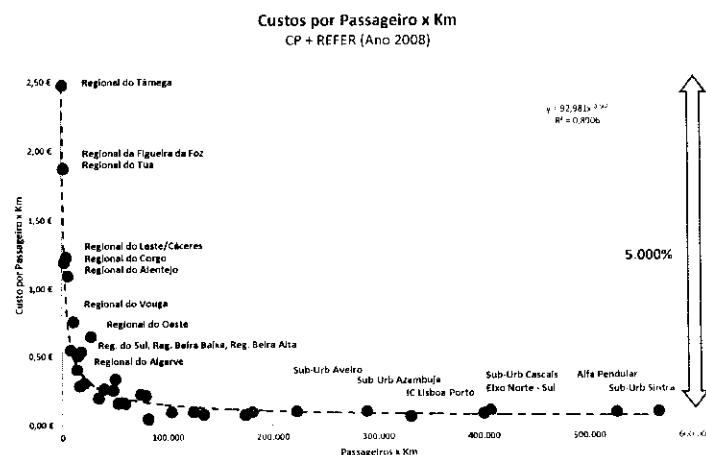
<sup>3</sup> Resultados antes de juros, impostos, depreciações e amortizações.



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

### Gabinete do Ministro

- **Oferta:** descontinuação de serviços para os quais existam alternativas de transporte disponíveis às populações, prestados de uma forma mais eficiente;
  - **Receitas extra-exploração:** impulsionamento da geração de receitas fora da actividade central de cada empresa e alienação de activos não necessários;
  - **Tarifário:** adequação dos tarifários ao custo efectivo do serviço prestado e aos valores médios equiparáveis europeus, ajustados pela paridade de poder de compra.
18. No que concerne ao modo ferroviário pesado, este apresenta uma estrutura de custos fixos pesada (como o próprio nome indica) e com muito pouco grau de flexibilidade.
19. 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.
20. 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.
21. 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.



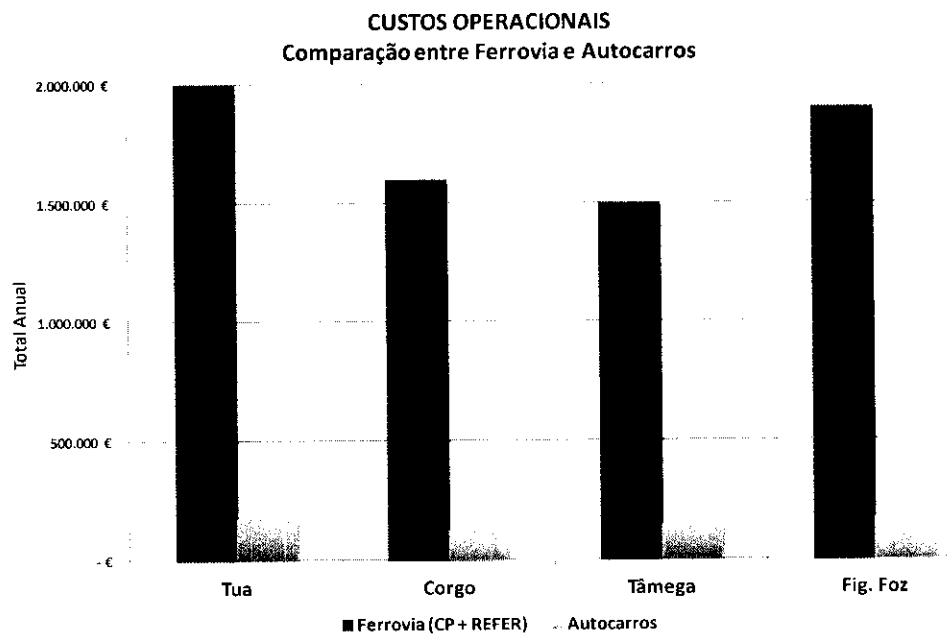
Custo médio por passageiro.km nas linhas da rede ferroviária nacional. (Fonte: CP e REFER)



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

### Gabinete do Ministro

22. Por outro lado, nas linhas do Tua, Corgo, Tâmega e Figueira da Foz, cuja circulação ferroviária se encontra suspensa desde 2009 – sendo actualmente o transporte público de passageiros assegurado, em moldes semelhantes, através de serviços alternativos em autocarro, suportados pela CP – é possível comparar directamente os níveis de eficiência do modo ferroviário (CP + REFER) com o modo rodoviário (autocarros), no qual estão incorporados os custos associados à infra-estrutura rodoviária, suportados através da CSR.



Custos anuais do modo ferroviário e rodoviário (inclui contribuição para os custos da infra-estrutura). 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 muito 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 (de cerca de 115 litros *diesel* / 100km a 140 litros *diesel* / 100km), são bastante mais elevados do que a alternativa do transporte em autocarro.

25. Com base nestas conclusões foram já implementados, ao longo de 2011, um conjunto de medidas de racionalização da rede ferroviária nacional:

- Desactivação do serviço de passageiros da Linha de Cáceres;



## MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO

### Gabinete do Ministro

- Desactivação do serviço de passageiros da Linha de Leixões;
  - Racionalização de segmentos de oferta com baixa procura em alguns serviços regionais da Linha do Norte, Beira Alta, Beira Baixa, Braga, Guimarães, Urbanos de Coimbra e serviços nocturnos;
  - Novo modelo de exploração integrada Regional/Longo Curso das Linhas do Alentejo e Évora;
  - Suspensão do processo de reactivação das Linhas do Corgo, Tua, Tâmega e Figueira da Foz, com circulação ferroviária interrompida em 2009.
26. Ainda a este propósito, salienta-se que 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.
27. Deste modo, e tendo presente o exposto anteriormente, Plano Estratégico dos Transportes preconiza a introdução de reformas para que o país possa assegurar, de uma forma sustentável, a mobilidade das 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, do ponto de vista social, económico, financeiro e ambiental, para dar uma resposta adequada às necessidades de mobilidade das populações.
28. Neste âmbito, está prevista a desactivação da Linha do Vouga, sendo assegurada a mobilidade das populações através de concessões rodoviárias que, conforme anteriormente demonstrado, se revelam mais eficientes para satisfazer as necessidades de mobilidade nos segmentos de baixa procura.
29. Por último, importa recordar que na anterior legislatura foi iniciada a análise da rede ferroviária nacional, tendo sido então aprovado, por despacho, a desactivação e cerca de 800km da rede ferroviária nacional, incluindo a desactivação da linha do Vouga.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete,



Marta Neves