



Auditoria aos Transportes Públicos Urbanos nas cidades de Lisboa e Porto

Segmentos metro e autocarro



Natureza: Auditoria Operacional e aferição da qualidade do serviço prestado (Livro Verde sobre os Serviços de Interesse Geral).

Âmbito Temporal: 2003 – 2007 (+ 2008 no Relatório Global).

Entidades Auditadas:

- ☛ STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA – Rel.Audit. 23/2009 – 2.ªS, de 9 de Julho de 2009.
- ☛ CARRIS – Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA – Rel.Audit. 30/2009 – 2.ªS, de 23 de Setembro de 2009.
- ☛ ML – Metropolitano de Lisboa, EPE – Rel.Audit. 7/2010 – 2.ªS, de 25 de Fevereiro de 2010.
- ☛ MP – Metro do Porto, SA – Rel.Audit. 12/2010 – 2.ªS, de 8 de Abril de 2010.

Encerramento: Relatório Global – Rel.Audit.16/2010 – 2.ªS, de 6 de Maio de 2010.





As nove mensagens chave do Tribunal de Contas quanto ao Sector dos Transportes Públicos Urbanos de Passageiros nos segmentos metro e autocarro



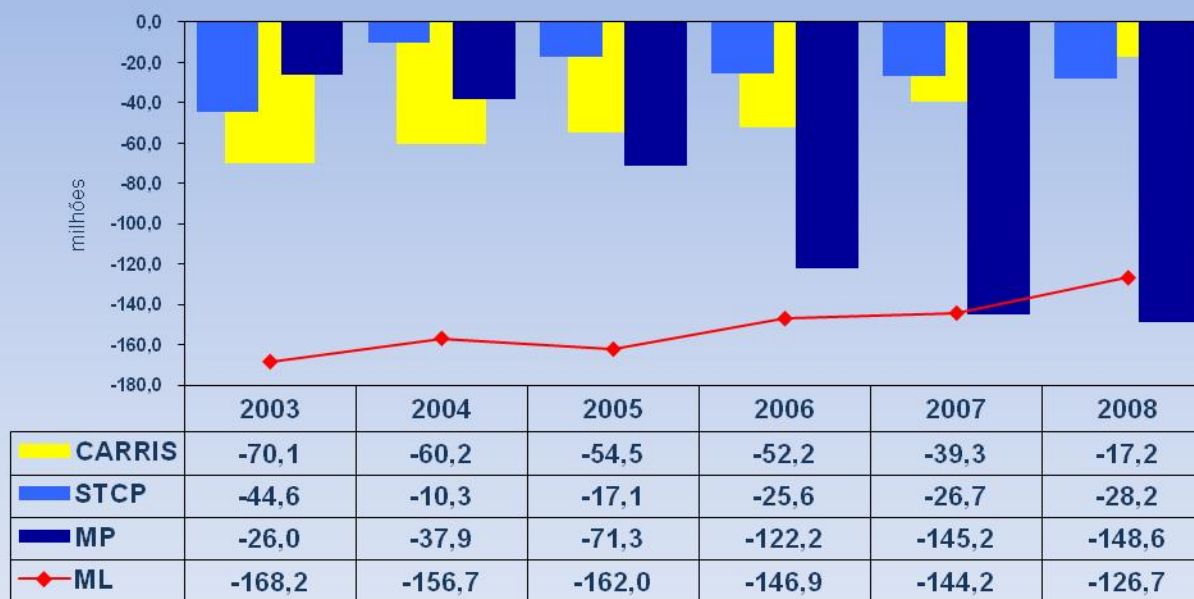
Urge **estancar** a situação de continuada e crescente **degradação económica e financeira** das empresas de transporte público urbano auditadas, a CARRIS, o Metropolitano de Lisboa, a STCP e a Metro do Porto, caso contrário aceleram-se os riscos de culminarem em situação de colapso económico-financeiro, o que pode vir a pôr em causa a regularidade do serviço de interesse público que têm vindo a prestar.

ESTANCAR DEGRADAÇÃO ECONÓMICA E FINANCEIRA



● Situação Económico-Financeira deteriorada 2003 - 2008 – RLE sempre negativos

Gráfico n.º12- Evolução dos RLE 2003-2008
(in Relatório Global)



● Situação Económico-Financeira deteriorada Agravamento dos Resultados Financeiros (crescente endividamento)

Gráfico n.º14- Evolução dos Resultados Financeiros 2003-2008
(in Relatório Global)





O adiar sistemático da concretização de uma solução que inverta a situação de **falência técnica e défice operacional crónico** das empresas tem, sobretudo, acarretado o **aumento significativo do endividamento das empresas**, na sua maioria avalizado pelo Estado, e a respectiva degradação económica devido aos seus consequentes e **pesados encargos financeiros**.

FALÊNCIA TÉCNICA
DÉFICE OPERACIONAL CRÓNICO
AUMENTO DO ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO
PESADOS ENCARGOS FINANCEIROS

● Falência Técnica e Descapitalização

Capitais	CARRIS	ML	STCP	MP
Cap. Social	163,5	603,7	79,6	7,5
CP 2008	(612,3)	(239,7)	(203,9)	(68,3)

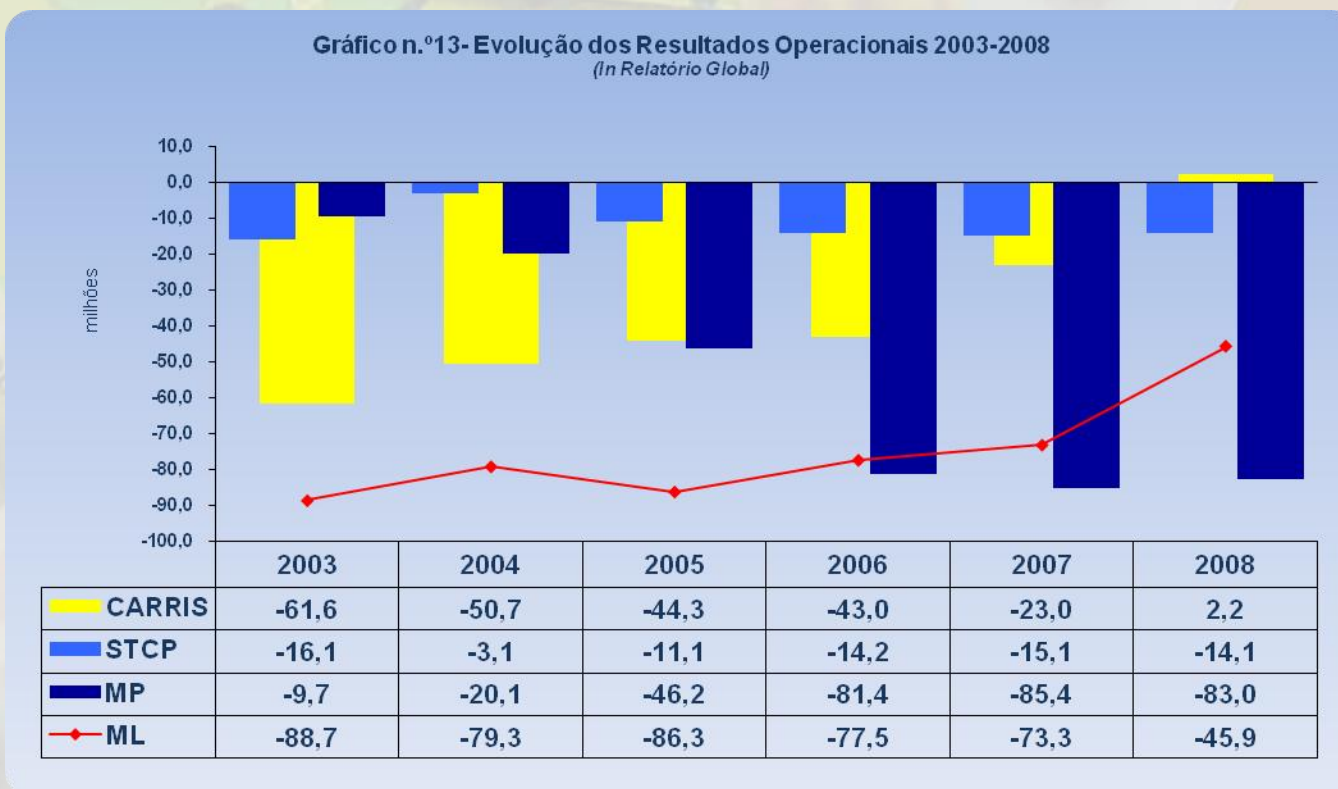
1,1 mil milhões de euros negativos

2008

Reposição Capitais Próprios + Capitais
Sociais/Estatutário (ML)

~ 2 mil milhões de euros

● Défice Operacional Crónico Resultados Operacionais negativos



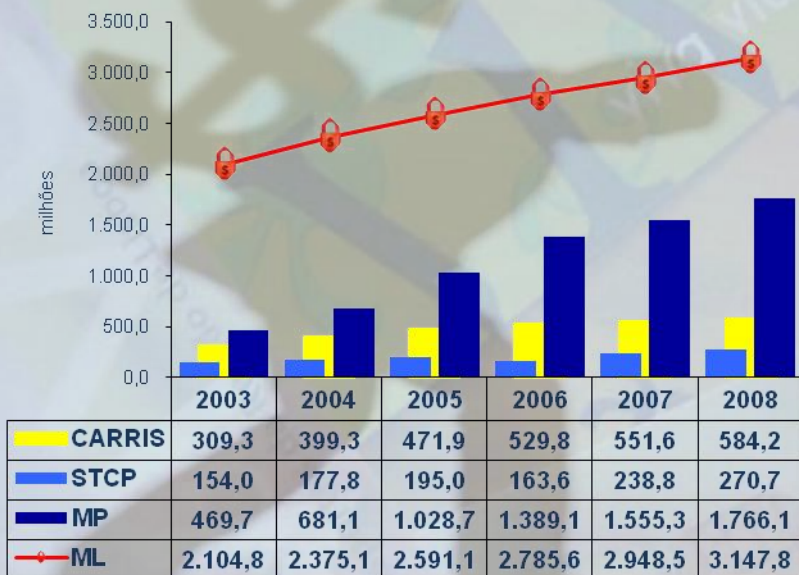
● Endividamento Bancário para Financiar:

- Operação (2003-2008 – em média 67% do défice operacional);
- Plano de Investimentos (2003–2008 – em média 75,5%);
- Reembolso de empréstimos contratados + Encargos Financeiros
- Antecipar Indemnizações Compensatórias (IC).



● Tendência Crescente do Endividamento Bancário

Gráfico n.º20- Endividamento Bancário (CP + MLP)
a 31 de Dezembro
(In Relatório Global)



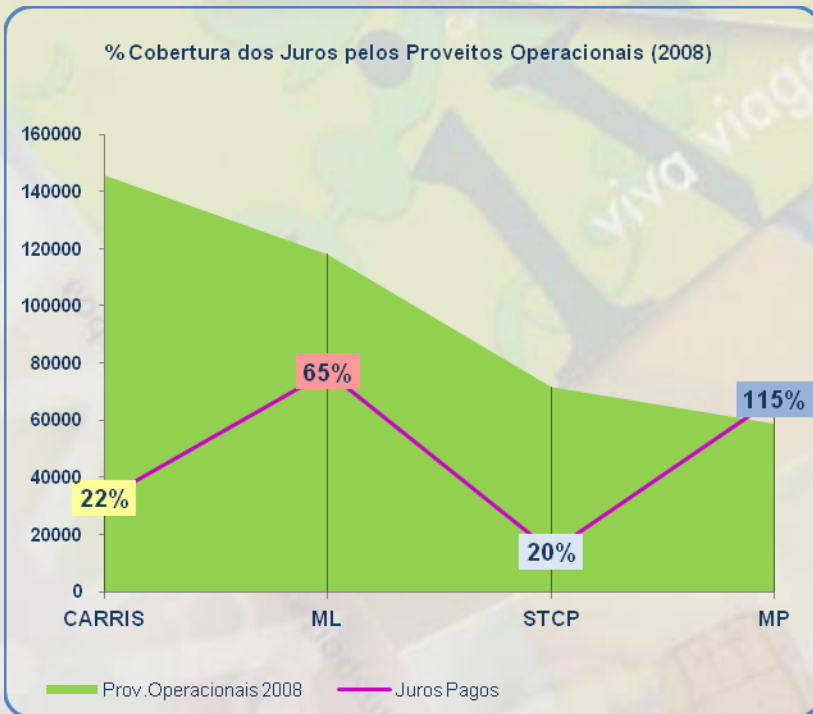
2008



Dívida Bancária
5,8 mil milhões de euros

Dívida Bancária Avalizada
4,3 mil milhões de euros

● Pesados Encargos Financeiros



2008



Juros Bancários
190,9 milhões de euros

Metro do Porto
Juros > Proveitos Operacionais



O continuado e crescente endividamento bancário só tem sido possível porque o Estado tem vindo a avaliar a generalidade dos Empréstimos. Sem essa “almofada” as empresas já teriam entrado em colapso económico e financeiro.





Importa que os accionistas procedam ao **saneamento financeiro** das empresas e demandem a **implementação de modelos de gestão que conduzam à viabilidade operacional dos respectivos negócios**, contribuindo, dessa forma, também para a **reversão da actual dependência do endividamento bancário**.

SANEAMENTO FINANCEIRO REVERSÃO DA ACTUAL DEPENDÊNCIA DO ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO





Para tal, é fundamental um **financiamento público justo das obrigações de serviço público** cumpridas pelas empresas, **assentes em contratos** onde estejam claramente discriminados os custos subvencionados.

FINANCIAMENTO PÚBLICO JUSTO





A **contratualização** do serviço público é igualmente importante para definir um **modelo de financiamento público transparente**, o qual tenha em conta os **custos que devem ser**, legitimamente, **suportados pelo Orçamento do Estado**, bem como para **disciplinar a disponibilização das indemnizações compensatórias** às empresas evitando, assim, o desperdício de dinheiros públicos.

**CONTRATUALIZAÇÃO
DEFINIR CUSTOS A SUPORTAR
DISPONIBILIZAÇÃO DAS IC ATEMPADA**



● **Não havia Contratualização**

- das Obrigações de Serviço Público de Transporte Urbano;
- do Financiamento Público.

Desconhecidos os critérios de atribuição das IC

**APENAS os custos necessários ao SP estavam a ser
subvencionados?**

(não havia garantias)

OE NÃO estava a financiar ineficiências de gestão?

(não havia garantias)

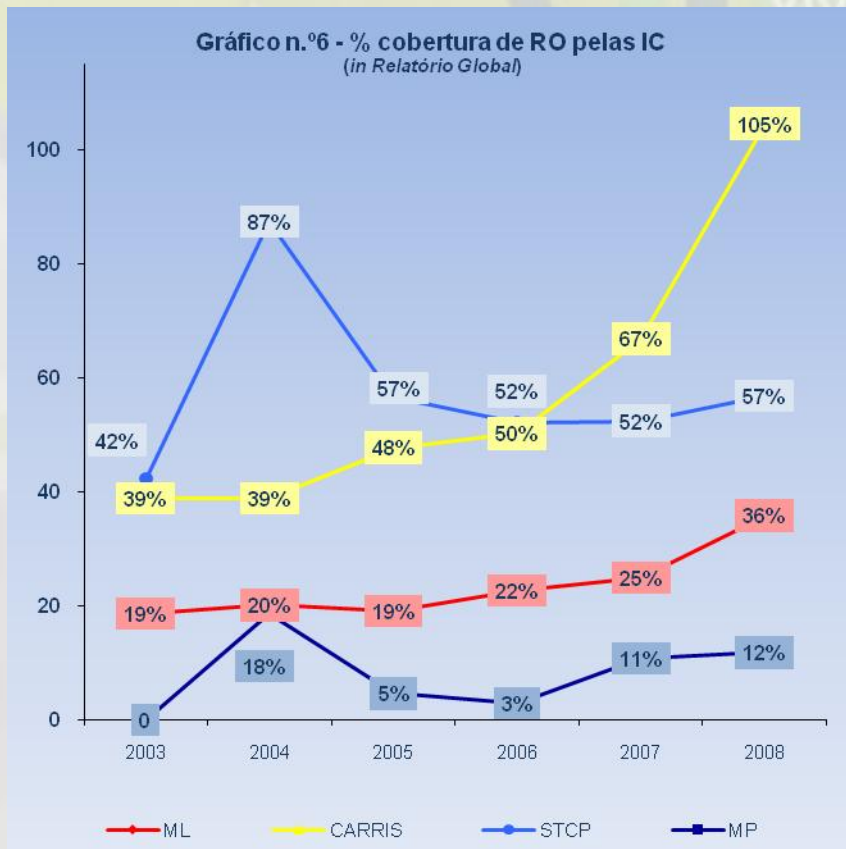


O Estado, aquando da contratualização, deveria:

- **Adequar a oferta de serviço público ao que pode financiar (e evitar que o funcionamento assente no endividamento).**
- **Só financiar os custos indispensáveis ao serviço público.**



● Indemnizações Compensatórias



2003-2008
Indemnizações Compensatórias
517,6 milhões de euros

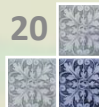
Insuficientes para compensar défices operacionais das empresas
= Recurso ao Endividamento

Entregues tardiamente, em regra, nos últimos meses do ano
= Crédito de curto prazo para as antecipar



O **Serviço de Interesse Económico Geral (SIEG)** prestado por estas empresas tem **características qualitativas muito acima** das respectivas **possibilidades económicas e financeiras** e das **disponibilidades de financiamento do OE**, pelo que o **Estado**, na sua dupla função accionista e de concedente, **deve ajustar as obrigações de serviço público à capacidade económico-financeira** das empresas acrescida do financiamento público disponível.

SIEG acima das Possibilidades Económicas e Financeiras das Empresas e do OE



● Crescente Qualidade do Serviço Prestado *Versus* Capacidade Económico-Financeira

Qualidade

- ☛ Não registava falhas de segurança de circulação relevantes ou assíduas.
- ☛ Frotas modernas, cómodas e bem iluminadas.
- ☛ Padrões de limpeza e higiene bastante razoáveis.
- ☛ Geralmente acessível aos detentores de mobilidade reduzida.
- ☛ Contínua melhoria da comunicação com o cliente.
- ☛ Prática de preços e descontos sociais.

Capacidade

2003-2008

**RLE das quatro empresas
1,9 mil milhões de euros
negativos**

CARRIS → (294) milhões de euros.
ML → (905) milhões de euros.
STCP → (152) milhões de euros.
MP → (551) milhões de euros.

● Intermodalidade nas Cidades do Porto e de Lisboa

PORTO	LISBOA
Sistema de Intermodalidade implementado e PIONEIRO em Portugal	Intermodalidade mitigada
Integração da bilhética (Andante)	Alguma bilhética comum
Integração tarifária Intermodal	Alguma integração tarifária intermodal
Repartição da receita da bilhética intermodal com base nas validações	Repartição da receita de 80% dos títulos assente em quotas de repartição que datam do ano 1989.



TIP- Transportes Intermodais do Porto, ACE

**Informação real da Procura.
Repartição da Receita mais justa
→ em função da utilização efectiva**



Empresas públicas a financiar empresas privadas!



Em 2008, as **dívidas do Estado às empresas** ascendia a **95,8 milhões de euros**, o que agravava a situação deficitária das empresas.

Dívidas do Próprio Estado



● **Dívidas do Próprio Estado**

Metro do Porto

49,9 milhões de euros → Prestações acessórias de capital (desde 2003).

14,9 milhões de euros → Protocolo pela integração de trabalhadores da CP/REFER (desde 1998).

Metropolitano de Lisboa

30,1 milhões de euros → Capital estatutário por realizar (desde 2001).

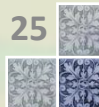
STCP – Sociedade Transportes Colectivos do Porto

813 milhares de euros → Despesas da Comissão Instaladora da Autoridade Metropolitana dos Transportes do Porto (desde 2004).



É fundamental a intervenção do Estado no apoio à alteração dos **Acordos de Empresa**, em vigor, no sentido da sua modernização, **adequação** face ao que se verifica no sector empresarial privado e em outros sectores do Estado e, quanto possível, **harmonização** entre as empresas deste sector de actividade.

ACORDOS DE EMPRESA – MODERNIZAÇÃO, ADEQUAÇÃO E HARMONIZAÇÃO



● Custos com Pessoal

Os mais pesados na estrutura de Custos Operacionais das Empresas
(à excepção do Metro do Porto que subconcessionou a operação)

Gráfico n.º21 - Custos com Pessoal Vs Custos Operacionais 2008
(In Relatório Global)

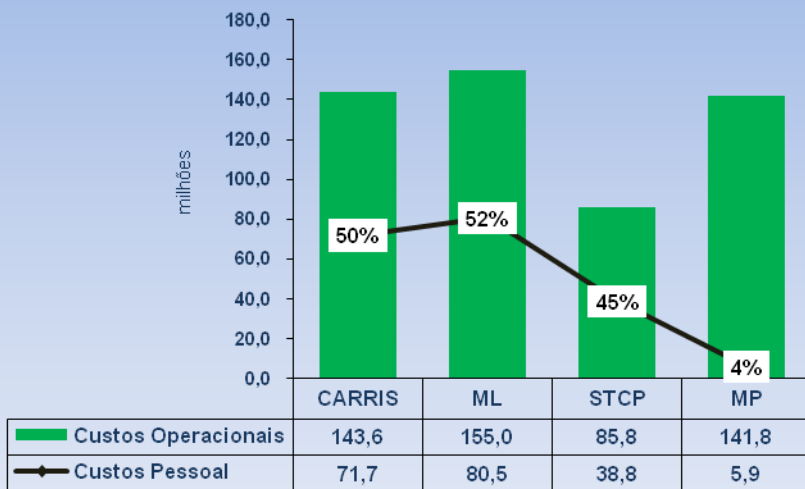
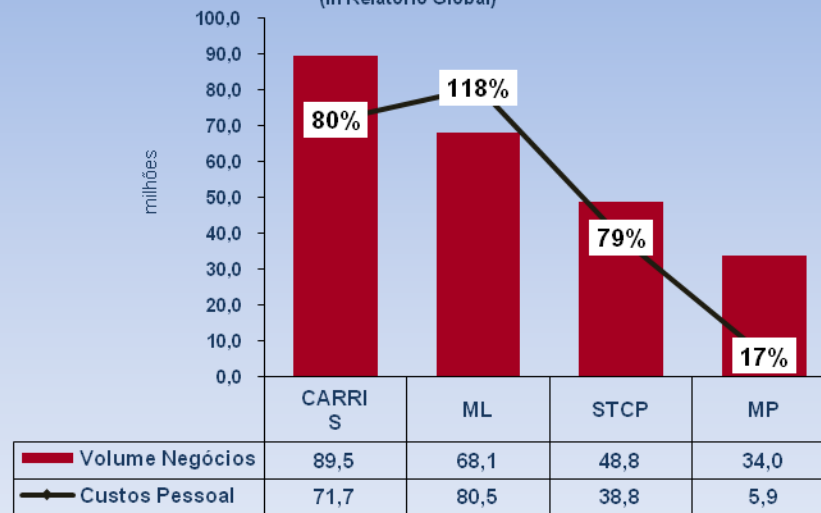


Gráfico n.º22 - Custos com Pessoal Vs Volume de Negócios 2008
(In Relatório Global)



● Benefícios Sociais Versus Situação Económico-financeira Deteriorada e Descapitalizada das Empresas.

- 367,4 milhões de euros eram as responsabilidades futuras, em 2008, com **complementos às pensões de reforma ou de invalidez** atribuídas pela Seg. Social.
 - ☛ CARRIS → 153,9 milhões de euros (**s/limitação**).
 - ☛ ML → 209,6 milhões de euros (os **trabalhadores admitidos após 31-12-2003 deixaram de receber o complemento**).
 - ☛ STCP → 3,9 milhões de euros (o complemento tinha um **tecto limitativo** em 650 euros em 2007)
 - ☛ MP → **Inexistente**

● Benefícios Sociais Versus Situação Económico-financeira Deteriorada e Descapitalizada das Empresas.

- 3,3 milhões de euros pagos em **assistência médica gratuita e participação medicamentosa**.

(mil Euros)	CARRIS	ML	STCP	MP
Assistência Médica	802	28	43	-
Medicamentos	163	-	147	-
Encargos com a Estrutura de Medicina no Trabalho	256	61	8	-
Seguro de Saúde	-	974	-	74
Total	1.454	1.383	412	74

QUADRO N.º6
CUSTOS SUPORTADOS COM
A ATRIBUIÇÃO DE
BENEFÍCIOS NA ÁREA DA
SAÚDE (2007)

(IN RELATÓRIO GLOBAL)

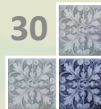
● Benefícios Sociais Versus Situação Económico-financeira Deteriorada e Descapitalizada das Empresas.

- 11,1 milhões de euros pagos, em 2008, por **subsídios não associados ao acréscimo de tarefas adicionais.**
 - ☛ CARRIS → 4,8 milhões de euros.
 - ☛ ML → 2,9 milhões de euros.
 - ☛ STCP → 3,4 milhões de euros.
 - ☛ MP → **Inexistente.**



- **Benefícios Sociais Versus Situação Económico-financeira Deteriorada e Descapitalizada das Empresas.**

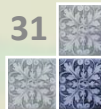
**O ESTADO TEM DE DEFINIR QUE
BENEFÍCIOS DEVEM CONTINUAR A SER
FINANCIADOS PELO OE.**





Uma vez que a existência de redes de transportes públicos é crítica para o crescimento sustentável das cidades, **importa que os avultados dinheiros públicos neles despendidos sejam complementados com medidas que promovam a utilização dos transportes públicos e a penalização do transporte individual.**

POTENCIAR OS DINHEIROS PÚBLICOS PROMOVER UTILIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS



● **Os dinheiros Públicos investidos Versus Utilização do TP
2003-2008**

Cidade do PORTO

Dinheiros Públicos Investidos

**Esforço do OE (IC + PIDDAC)
191 milhões de euros**

**Investimento realizado
1.571 milhões de euros**

Utilização do TP

**Evolução n.º Passageiros
+ 18,9 milhões de passageiros
(+ 13%)**

MP = + 45,9 milhões
STCP = - 27 milhões

**Nº Passageiros em 2008
163 milhões**

● **Os dinheiros Públicos investidos Versus Utilização do TP
2003-2008**

Cidade de LISBOA

Dinheiros Públicos Investidos

Esforço do OE (IC + PIDDAC)

469 milhões de euros

Investimento realizado

707 milhões de euros

Utilização do TP

Evolução n.º Passageiros

-39,6 milhões de passageiros

(- 9%)

ML = + 2,3 milhões

CARRIS = - 41,9 milhões

Nº Passageiros em 2008

413 milhões