



- REQUERIMENTO Número /XI (1.ª)
- PERGUNTA Número 948 /XI (1.ª)

Expeça-se
Publique-se
10/01/20
O Secretário da Mesa

**Assunto: Modelo de financiamento dos transportes públicos**

**Destinatário: Ministério das Obras Publicas, Transportes e Comunicações**

*Ex.º Sr. Presidente da Assembleia da República*

Em declarações produzidas numa muito recente visita ao Porto, o actual Secretário de Estado dos Transportes, Correia da Fonseca, afirmou que “é necessário encontrar alternativas para ultrapassar um dos grandes problemas associados aos transportes públicos, as fontes de financiamento”. Mais disse este responsável do Governo que “as empresas que prestam este serviço público têm custos operacionais elevados e receitas limitadas pela imposição de tarifas, o que leva a um défice estrutural”. Nesta ocasião, o Secretário de Estado dos Transportes disse ainda que “a Autoridade Metropolitana de Transporte deve contribuir para o financiamento das operações de serviço público”.

Com estas declarações, o Secretário de Estado dos Transportes limitou-se, no essencial, a dizer o que quase todos há muito tempo afirmam. Só que, constatada – qual ovo de Colombo - a situação, o Secretário de Estado, em vez de propor soluções ou apontar orientações para males antigos criados ao longo dos mandatos de muitos governos, pareceu estar mais interessado em tentar desviar para a Autoridade Metropolitana do Porto – entidade que não está ainda devidamente constituída e em funcionamento real - o eventual ónus da solução, responsabilizando-a por esse financiamento destinado a compensar os custos da prestação de serviços públicos. Desta forma, o Secretário de Estado tenta fazer esquecer que pertence ao Estado e ao Governo, através de contratualização – e não da imposição unilateral – a responsabilidade pela atribuição de valores adequados e suficientes para as indemnizações compensatórias devidas às empresas públicas de transportes do Porto, a STCP e a Metro do Porto, SA, facto que, como bem se sabe, não tem sucedido ao longo dos anos.

O que por exemplo sucede com a empresa Metro do Porto, SA, desde que esta iniciou (no final da década de noventa) a construção efectiva da rede do metro ligeiro de superfície da Área Metropolitana do Porto, é um modelo de financiamento que, inexoravelmente, conduziria, como conduziu, à falência técnica da empresa, como aliás está bem assinalado no Relatório e Contas divulgado no primeiro semestre de 2008. Ou o financiamento a fundo perdido para a construção da rede – com origem nos fundos comunitários ou



no Orçamento do Estado - passa a ter valores significativamente superiores (aumentando a parte comparticipada com esta origem), no mínimo atingindo as percentagens habituais em projectos europeus de transportes públicos, ou o endividamento continuará a crescer de forma insustentável com efeitos desastrosos na gestão da empresa. O que está neste momento estipulado é aliás muito preocupante, já que as taxas previstas de comparticipação dos fundos comunitários no âmbito do QREN são ainda inferiores às taxas de participação dos fundos comunitários no âmbito do III QCA (e, ao que se julga não estaria mesmo contemplada a participação do Fundo de Coesão). Se a isto adicionarmos, como atrás ficou claro, os valores claramente insuficientes das indemnizações compensatórias pagas pela prestação de serviço público, temos o “caldo necessário” para a falência da empresa, para justificar uma futura privatização e/ou para aumentar os preços dos bilhetes para valores insuportáveis ainda mais discriminatórios se comparados com os preços praticados na empresa do Metro de Lisboa.

Importa, neste contexto, perceber se é intenção do Secretário de Estado e deste Governo cortar finalmente com os níveis indigentes de financiamento a fundo perdido para os investimentos da Metro do Porto, SA e se é intenção aumentar os valores das indemnizações compensatórias pela prestação de serviço público. Neste contexto, e ao abrigo das disposições regimentais e constitucionais aplicáveis, solicito ao Governo que, por intermédio da **Secretaria de Estado dos Transportes**, responda às seguintes questões:

1. A confirmarem-se as declarações atribuídas ao Secretário de Estado dos Transportes nessa sua visita ao Porto, o que se pretende dizer com a “necessidade da Autoridade Metropolitana de Transportes contribuir para o financiamento do serviço público”? Estará no horizonte do Governo passar a fazer pagar às autarquias locais, de forma directa ou indirecta, os custos do serviço público nos transportes públicos de transportes?
2. Está ou não o Governo finalmente a pensar contratualizar – em vez de impor - valores adequados e racionais para o valor das indemnizações compensatórias pelo serviço público prestado?
3. E quanto ao financiamento dos investimentos a realizar pela Metro do Porto, SA na sua expansão, está ou não o Governo a pensar alterar o seu modelo? Vai ou não ser aumentada a percentagem de financiamento a fundo perdido? Vai ou não ser aumentado o valor global disponível do QREN para a construção da 2.ª fase da rede do metro do Porto? Vai o Governo disponibilizar verbas do Fundo de Coesão para esta obra? Vai o Governo finalmente aumentar as escandalosamente exíguas verbas (de fundos nacionais, capítulo 50) que sucessivos Orçamentos do Estado têm disponibilizado para os investimentos da Metro do Porto, SA?

Palácio de São Bento, 20 de Janeiro de 2010

O Deputado:

(Honório Novo)