



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

REQUERIMENTO Número 40 /XI (2 .ª) Ae
 PERGUNTA Número /XI (.ª)

Expeça-se

Publique-se

Lulu 10'1 08

O Secretário da Mesa

Assunto: Auditoria aos Transportes Públicos Urbanos nas cidades de Lisboa e Porto

Destinatário: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Ex.^{mo} Sr. Presidente da Assembleia da República

A Comissão de Orçamento e Finanças ouviu em audiência o Tribunal de Contas para apreciação do Relatório Global da Auditoria aos Transportes Públicos nas Cidades de Lisboa e Porto. Na apresentação inicial o Tribunal salientou os seguintes aspectos:

1. Situação económica e financeira diferenciada das empresas;
2. Défice operacional crónico;
3. Endividamento bancário crescente;
4. Pesados encargos financeiros;
5. Necessidade de "financiamento público justo";
6. Contratualização do serviço público;
7. Disponibilização atempada das indemnizações compensatórias;
8. Serviço prestado com características qualitativas muito acima das respectivas possibilidades económicas e financeiras e das disponibilidades de financiamento do OE;
9. Intermodalidade nas cidades do Porto e de Lisboa com tratamento diferenciado de repartição de receita da bilheteira intermodal.

Das nove situações elucidadas, 8 respeitam e /ou decorrem do modelo de contratualização e financiamento do serviço público que deve ser objecto de uma reflexão profunda e, designadamente, ser equacionado no plano mais alargado da rede de transportes públicos e privados que operam na área da Grande Lisboa.

Esperamos que o Governo em articulação com as autoridades locais possa apresentar a breve prazo uma solução adequada à continuação de um serviço de interesse geral que, conforme o Tribunal salienta, é de qualidade reconhecida mas que deveria ser suportado na contratualização do serviço público que co-responsabilize, a administração das sociedades, as autarquias e o governo para uma gestão operacional equilibrada.



Este requerimento tem como objectivo clarificar a nona situação retratada no que respeita à repartição da receita intermodal na cidade de Lisboa. De facto a páginas 16 do Relatório afirma-se:

"A repartição da receita com base em dados de há 20 anos, nunca contrariada devido à oposição dos operadores privados, cuja manutenção se lhes apresenta mais favorável, para além de prejudicar economicamente a Carris, mas sobretudo o Metropolitano de Lisboa, permite que estas empresas públicas tenham vindo, por este meio, a financiar os operadores privados aderentes das assinaturas intermodais."

Esta conclusão, que consideramos assaz grave, recomenda a sua clarificação, sendo certo que dificilmente se pode entender a sustentação de uma repartição suportada em quotas de tráfego de 1989, ano em que o metropolitano de Lisboa apenas tinha uma rede centrada num anel fechado entre o Campo Grande, Rossio, Rotunda e extensão da Rotunda ao Colégio Militar (no total de 20 estações).

Desde 1993 que o Metropolitano, à custa de elevado investimento público, foi abrindo ao público uma rede cada vez mais alargada, com 4 linhas autónomas, cerca de 40 km de comprimento e 52 estações, servindo a parte central e oriental da cidade de Lisboa e saindo desta até Odivelas e Amadora.

Hoje em dia o metropolitano é a verdadeira espinha dorsal dos transportes urbanos de Lisboa devendo reflectir, na repartição da receita de bilheteira intermodal, o investimento público efectuado.

Assim, e ao abrigo das disposições legais e regimentais aplicáveis, vimos por este meio requerer ao Governo, através do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a justificação para a presente situação e as medidas previstas para a ultrapassar.

Palácio de São Bento, de de 2010.

Deputado(a)s:

Teófilo José
Ricardo Gonçalves

Manoel de Araújo Gomes