

EM 2009, OS CAPITAIS PRÓPRIOS NEGATIVOS DE SETE EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES CORRESPONDIA JÁ A 3% DO PIB (défice orçamental oculto), E OS ENCARGOS FINANCEIROS (514 milhões €) FORAM SUPERIORES ÀS DESPESAS DE PESSOAL (453 milhões €)

RESUMO DESTE ESTUDO

A situação das empresa públicas de transportes colectivos (REFER, CP, Carris, ML, MP, STCP e Transtejo) está a atingir um nível insustentável, provocando a sua rápida degradação assim como dos serviços prestados à população.

No fim de 2009, o Passivo daquelas sete empresas (o que estas empresas deviam) era superior ao seu Activo Líquido (o que estas empresas possuíam mais o que tinham a receber) em 4.994 milhões €, ou seja, os seus Capitais Próprios eram negativos naquele elevado montante. Assim, em 2009, o Passivo das sete empresas somava já 13.241 milhões €, enquanto o seu Activo Líquido era apenas de 8.248 milhões €. No fim de 2009, o défice orçamental oculto nestas empresas, correspondia já a cerca de 3% do PIB desse ano (a juntar ao défice de 0,8% oculto nos Hospitais EPE). E o ainda o mais grave, é o ritmo elevado a que está a aumentar. Entre 2006 e 2009, portanto em três anos de governo de Sócrates, os Capitais Próprios negativos daquelas sete empresas, passaram de -2784 milhões € para -4994 milhões €, ou seja, o seu valor negativo aumentou em 79,4%. Como consequência, no fim de 2009, o endividamento à banca destas empresas publicas atingia mais de 9.765 milhões €, tendo sido obrigadas a suportar, em 2009, 514 milhões € de encargos financeiros, portanto um valor superior a todas as Despesas de Pessoal, (inclui não só as remunerações dos trabalhadores mas também todas as outras despesas de pessoal, incluindo também as despesas com os administradores) que foi de 453 milhões €. Para que esta empresas possam funcionar, o Estado, todos os anos, tem sido obrigado a dar garantias (ser fiador) para elas obterem empréstimos para cobrir não só despesas de funcionamento mas também o pouco e insuficiente investimento que têm realizado.

Estas empresas têm de fornecer à população serviços a preços sociais (por ex., o passe social), portanto abaixo dos seus custos, porque se isso não acontecesse os preços dos transportes colectivos disparariam. Por essa razão o Estado devia cobrir, através do Orçamento do Estado, a diferença entre o custo e o preço a que esse serviço é prestado à população (indenizações compensatórias). Como isso não tem acontecido (no período 2006-2009, cada empresa recebeu, em média, por ano, apenas 20,4 milhões € segundo o Relatórios sobre o SEE do Ministério das Finanças), prejuízos elevados têm-se acumulado nas sete empresas tornando a situação insustentável sob o ponto de vista económico-financeiro (no período 2006-2009, os prejuízos acumulados por aquelas 7 empresas totalizaram 2.833 milhões €). A juntar a tudo isto, o governo praticamente não transferiu qualquer dotação para reforçar o capital destas empresas (apenas o Metro do Porto recebeu 2,5 milhões € em 2008), que era necessário para apoiar os investimentos de ampliação (por ex., aumentar as linhas de Metro) e melhorar os serviços prestados à população (aquisição de mais carruagens, compra de locomotivas, etc.)

Enquanto se verifica esta degradação destas empresas públicas, o custo das chamadas PPP's (Parcerias Público Privada) está subir de uma forma insustentável. Só no período 2010-2024, os portugueses terão de pagar a grandes grupos económicos privados (Mota Engil, Brisa dos Mellos, etc.) 19597,3 milhões € repartidos da seguinte forma: (1) No período 2010-2013, em média, 826,4 milhões €/ano; (2) No período 2014-2024, em média, 1481 milhões € (+79,2%) por ano. Mesmo aqui, observa-se uma clara promoção do transporte rodoviário (59,1% dos custos totais das PPP) em prejuízo do transporte ferroviário (apenas 10,9% dos custos totais).

É neste cenário de forte e continuada degradação destas empresas públicas, em que os dois governos de Sócrates nada fizeram para resolver, associada a uma redução drástica dos seus investimentos com a consequente degradação dos serviços prestados à população, que a questão do TGV tem também de ser equacionada. Armando Pires num interessante artigo sobre o TGV em Portugal, e citando o Nobel Paul Krugman, escrevia o seguinte: *“Nesta situação Krugman defende que, a melhor estratégia do país com o centro mais periférico (Portugal), é desenvolver as redes de transporte internas, de forma a permitir ao seu centro explorar a sua “hinterland”. Para Krugman, só quando Lisboa se tornar num centro Ibérico é que se deve reduzir os custos de transporte entre Madrid e Lisboa. Neste sentido, o desenvolvimento da infra-estrutura rodoviária e ferroviária em Portugal apresenta-se como prioritário”* Não comungamos da mesma posição em relação ao transporte rodoviário, um transporte caro, poluente e gerador de dependência em relação ao estrangeiro, mas fica a citação para reflexão do leitor, e para mostrar que não estamos isolados na análise económica que fazemos do TGV em Portugal ainda por cima numa situação de rápida e clara degradação dos transportes internos.

A situação das empresas públicas de transportes colectivos é ainda mais grave do que a dos Hospitais EPE (públicos) que analisamos no estudo anterior. O governo de Sócrates também tem utilizado estas empresas para transferir e ocultar o défice orçamental, agravando perigosamente a sua situação, e degradando os serviços que prestam à população.

Na última legislatura, aquando do debate do Orçamento do Estado em que sempre participamos, levantamos sistematicamente esta questão, e ouvimos do então ministro dos Transportes, Mário Lino, sempre a mesma resposta: que a situação era muito complicada, e que tinha nomeado uma comissão para analisar a questão e para apresentar uma solução, visando o saneamento financeiro destas empresas. A verdade é que essa solução “milagrosa” NUNCA foi apresentada à Assembleia da República, certamente porque o governo andava mais entretido com o TGV, apesar daquelas empresas serem muito mais importantes para os portugueses e para o desenvolvimento do País do que a alta velocidade.

O PASSIVO DE SETE EMPRESAS DE TRANSPORTES É JÁ SUPERIOR AOS SEUS ACTIVO EM MAIS DE 4994 MILHÕES E NÃO PARA DE CRESCER

O quadro seguinte construído com dados que retiramos dos Relatórios e Contas das empresas REFER, CP, Carris, Metro de Lisboa, Metro do Porto, STCP e Transtejo, mostra de uma forma a situação insustentável que os governos de Sócrates deixaram chegar estas empresas

Quadro 1- Activo Líquido, Passivo e Capitais Próprios – Período 2006/2009

EMPRESAS	ACTIVO LIQUIDO Milhões €				PASSIVO Milhões €				CAPITAL PRÓPRIO Milhões €			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
REFER	1.199	1.359	1.595	657	2.010	2.332	2.750	1.925	-811	-651	-1.156	-1.268
CP	1.396	1.351	1.355	1.577	3.034	3.175	3.368	3.811	-1.638	-1.824	-2.013	-2.234
CARRIS	194	180	181	169	576	599	793	903	-383	-419	-612	-734
Metro do Porto	2.019	2.012	2.061	2.183	1.811	1.942	2.129	2.337	208	70	-68	-155
STCP	71	90	92	84	247	292	339	350	-176	-202	-247	-267
Transtejo	80	73	72	85	129	119	151	181	-49	-47	-78	-96
SOMA	4.959	5.065	5.356	4.754	7.807	8.459	9.531	9.507	-2.849	-3.072	-4.175	-4.754
Metro de Lisboa (*)	3.421	3.459	3.494	3.494 (*)	3.356	3.516	3.734	3.734 (*)	65	-57	-240	-240 (*)
TOTAL	8.380	8.524	8.850	8.248	11.164	11.975	13.265	13.241	-2.784	-3.128	-4.415	-4.994

FONTE: Relatórios e Contas - 2006, 2007, 2008 e 2009; (*) Como o Metro de Lisboa não divulgou o Relatório e Contas de 2009 (a situação deverá ter-se agravado muito para a ocultar), utilizamos os dados de 2008 para 2009, que devem estar subestimados

No fim de 2009, o Passivo (o que estas empresas deviam) das sete empresas de transportes públicos colectivos era superior ao seu Activo (o que estas empresas possuíam mais o que tinham a receber) em 4.994 milhões €, ou seja, os Capitais Próprios destas empresas eram negativos naquele elevado valor. E isto resulta do facto de que, em 2009, o Passivo destas empresas ter atingido já mais de 13.241 milhões €, enquanto o seu Activo atingia apenas 8.248 milhões € (a situação do Metro de Lisboa em 2009 é certamente pior do que a de 2008, mas porque o ML se negou disponibilizar o seu Relatório de Contas de 2009 não pudemos ter acesso a esses dados). Por outras palavras, o défice orçamental oculto nestas empresas, em 2009, correspondia já a cerca de 3% do PIB desse ano (a juntar os 0,8% que estão nos Hospitais EPE). E entre 2006 e 2009, portanto em três anos de governo de Sócrates, os Capitais Próprios negativos daquelas sete passaram de -2784 milhões € para -4994 milhões €, ou seja, ou seja, sofreram um aumento de 79,4%. É evidente que esta situação é insustentável e está a provocar a rápida degradação desta empresas e dos serviços prestados à população, porque elas deixaram praticamente de investir.

EM 2009, O ENDIVIDAMENTO DAS SETE EMPRESAS ATINGIA MAIS DE 9.765 MILHÕES €, E OS ENCARGOS FINANCEIROS ERA SUPERIORES ÀS SUAS DESPESAS DE PESSOAL

Como consequência do accionista destas empresas, que é o Estado, se recusar a financiá-las (não pagas as indemnizações compensatórias devidas, e a pequena parte que paga é feita tardiamente como afirma o próprio Tribunal de Contas no seu Relatório de Auditoria nº 16/2010 da 2.ª Secção, elas, para poderem funcionar, estão a ser obrigadas a se endividarem fortemente como mostram os dados constantes do quadro seguinte, retirados também dos seus Relatórios e Contas.

Quadro 2 – Endividamento, encargos financeiros e despesas de pessoal das empresas públicas de transportes

EMPRESA	EMPRESTIMOS Milhões €				ENCARGOS FINANCEIROS Milhões €				DESPESAS PESSOAL Milhões €				RESULTADOS Milhões €			
	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009	2006	2007	2008	2009
REFER	1.776	2.081	1.403	560	195	228	262	181	93	86	92	97	-162	-163	-181	-113
CP	2.482	2.617	2.812	2.850	89	128	148	148	140	134	141	135	-193	-184	-190	-218
CARRIS	315	337	294	608	20	26	34	32	101	88	72	81	-52	-39	-17	-42
Metro do Porto	1.684	1.825	2.011	2.230	42	62	69	54	6	6	6	6	-122	-145	-149	-138
STCP	148	251	288	271	8	11	26	10	40	38	39	38	-26	-27	-39	-20
Transtejo	65	76	89	99	3	3	4	5	14	14	14	14	-17	-17	-22	-17
SOMA	6.470	7.187	6.895	6.617	357	458	542	431	394	366	363	372	-572	-575	-598	-547
Metro de Lisboa (*)	2.786	2.949	3.148	3.148	70	72	83	83	83	89	81	81	-147	-144	-125	-125
TOTAL	9.256	10.135	10.043	9.765	426	530	625	514	477	454	444	453	-718	-719	-723	-672

FONTE: Relatórios e Contas - 2006, 2007, 2008 e 2009; (*) Por não ter divulgado RC-2009, assumiu-se para 2009 o valor de 2008

No fim de 2009, o endividamento à banca destas sete empresas publicas de transportes atingia mais de 9.765 milhões €, já que a dívida do Metro de Lisboa em 2009 é certamente muito superior à de 2008, cujo valor foi considerado para 2009 devido ao facto desta empresa não ter ainda divulgado o seu Relatório e Contas deste ano. Como consequência deste forte endividamento, estas empresas foram obrigadas a suportar, em 2009, 514 milhões € de encargos financeiros, portanto um valor bastante superior a todas as Despesas de Pessoal, (inclui não só as remunerações dos trabalhadores mas também todas as outras despesas de pessoal, incluindo também as despesas com os administradores) que atingiu 453 milhões € nesse mesmo ano.

Estas empresas apesar de estarem na situação de falência técnica (são estes os termos que os técnicos utilizam para definir a situação em que se encontram), pois o Capital Próprio de toda elas é negativo como consta do quadro I, têm obtido financiamentos (empréstimos) para poderem funcionar à custa de garantias dadas pelo Estado, que não entram nem para o défice orçamental nem para a dívida pública efectiva, nos montantes constantes do quadro seguinte.

Quadro 3- Garantias assumidas pelo Estado relativamente às empresas públicas de transportes

EMPRESAS	GARANTIAS PRESTADAS PELO ESTADO (Stock de responsabilidades assumidas) Milhões €			
	2006	2007	2008	2009
REFER	2.546,9	2.511,2	200,0	1.000,0
CP	733,7	733,7		500,0
CARRIS	405,0	405,0		90,0
Metro do Porto	976,1	970,5	60,0	
STCP	116,0	214,7		120,0
Transtejo	0,0	55,0		
Metro Lisboa	2.441,2	2.784,5	400,0	
TOTAL	7.218,9	7.674,7	660,0	1.710,0

FONTE: SEE - Relatório 2008 e 2010- DGT- Ministério das Finanças

O Estado, todos os anos, tem sido obrigado a dar garantias (ser fiador) para que estas empresas obtenham empréstimos, junto das instituições de crédito, necessários para poderem funcionar. Isto porque as transferências do Orçamento do Estado para estas empresas têm sido manifestamente insuficientes. Estas empresas têm de fornecer à população serviços a preços sociais (por ex., o passe social), pois se isso não acontecesse os preços disparariam, portanto cobram preços inferiores aos custos que têm de suportar. Por essa razão o Estado devia cobrir, através do Orçamento do Estado, a diferença entre o custo e o preço a que esse serviço é prestado à população (indenizações compensatórias). Como isso não sucede (no período 2006-2009, cada empresa recebeu, em média, por ano, apenas 20,4 milhões €), os prejuízos acumulados nestas empresas, só no período 2006-2009, somaram mais de 2.833 milhões € (os efectivos do Metro de Lisboa em 2009 ainda não foram divulgados pela administração).

O próprio Tribunal de Contas confirma isso no seu Relatório nº 16/2010, do qual citamos a seguinte passagem esclarecedora: “Como as indemnizações compensatórias entregues às empresas (Carris, STCP, ML, MP) não têm sido em valores suficientes para cobrir os custos de exploração, **para continuarem a operar as empresas têm recorrido, ao longo dos anos, ao endividamento, como fonte de financiamento permanente**, o que tem acarretado o crescimento do seu endividamento, agravado pelos crescentes e avultados encargos financeiros, sendo que, em regra, já **só conseguem amortizar capital em dívida à custa da contracção de novo endividamento bancário**. Aliás, em 31 de Dezembro de 2008, o montante total em dívida destas empresas ascendia a 5,8 mil milhões de euros, o que representava um agravamento de 90% em relação a 2003 (as empresas operadoras de metro eram responsáveis por 85% desse endividamento)” Como as indemnizações compensatórias entregues às empresas não têm sido em valores suficientes para cobrir os custos de exploração, **para continuarem a operar as empresas têm recorrido, ao longo dos anos, ao endividamento, como fonte de financiamento permanente**, o que tem acarretado o crescimento do seu endividamento, agravado pelos crescentes e avultados encargos financeiros, sendo que, em regra, já **só conseguem amortizar capital em dívida à custa da contracção de novo endividamento bancário**. Aliás, em 31 de Dezembro de 2008, o montante total em dívida destas empresas ascendia a 5,8 mil milhões de euros, o que representava um agravamento de 90% em relação a 2003 (as empresas operadoras de metro eram responsáveis por 85% desse endividamento)”. (ponto 40 das conclusões, pág. 10)

A juntar a tudo isto, o governo de Sócrates praticamente não transferiu qualquer dotação para reforçar o capital destas empresas (apenas o Metro do Porto recebeu 2,5 milhões € em 2008), que era necessário para apoiar investimentos indispensáveis para ampliar (por ex., aumentar a linha do Metro) e melhorar os serviços prestados à população (aquisição de mais carruagens, compras de locomotivas).

O CUSTO INSUPOORTAVEL E CRESCENTE DAS PPP's

Uma das formas que o governo de Sócrates tem utilizado para privatizar serviços públicos são as chamadas PPP's (Parcerias Publico Privada) cujos elevados custos, num futuro muito próximo, vão também cair sobre os portugueses da forma como consta do quadro seguinte construído com dados constantes do Relatório do Orçamento do Estado para 2010.

Quadro 4 – Custo anual das PPP – Período 2010/2027

ANOS	CUSTO DAS PPP -Milhões €				Ferroviárias em % do TOTAL	Rodoviárias % do TOTAL
	Ferroviárias	Rodoviárias	Saúde + Segurança	TOTAL		
2010	142,9	382,7	224,8	750,4	19,0%	51,0%
2011	85,0	532,0	266,1	883,1	9,6%	60,2%
2012	0,0	334,0	428,5	762,5	0,0%	43,8%
2013	0,0	320,8	589,0	909,8	0,0%	35,3%
2014	169,7	964,4	498,3	1.632,4	10,4%	59,1%
2015	171,2	1.034,4	512,8	1.718,4	10,0%	60,2%
2016	172,8	1.001,3	527,7	1.701,8	10,2%	58,8%
2017	174,4	988,1	542,7	1.705,2	10,2%	57,9%
2018	176,0	999,1	536,5	1.711,6	10,3%	58,4%
2019	177,7	927,7	666,2	1.771,6	10,0%	52,4%
2020	179,3	975,4	378,3	1.533,0	11,7%	63,6%
2021	181,0	904,7	268,5	1.354,2	13,4%	66,8%
2022	182,8	863,2	155,6	1.201,6	15,2%	71,8%
2023	184,6	709,1	136,1	1.029,8	17,9%	68,9%
2024	143,7	646,6	141,6	931,9	15,4%	69,4%
TOTAL	2.141,1	11.583,5	5.872,7	19.597,3	10,9%	59,1%

FONTE: Relatório do Orçamento do Estado - 2010 - pág. 2006-2007 - Ministério das Finanças

Só no período 2010-2024, os portugueses terão de pagar a grandes grupos económicos privados (Mota Engil, Brisa dos Mellos, etc.) 19.597,3 milhões €, repartidos da seguinte forma: Entre 2010 e 2013, em média 826,4 milhões € por ano; e entre 2014 e 2024, esse valor aumentará 79,2% passando a ser, em média, 1481 milhões por ano. Mesmo aqui, observa-se uma clara promoção do transporte rodoviário (59,1% dos custos totais das PPP) em prejuízo do transporte ferroviário (apenas 10,9% dos custos), o parente pobre do sistema de transportes portugueses.

O CARACTER DO TGV NUMA SITUAÇÃO COMO ESTA

È neste cenário de forte e continuada degradação das empresas públicas de transportes colectivos associada a uma redução drástica dos seus investimentos determinada por não terem os meios financeiros indispensáveis, e da sua utilização pelo governo de Sócrates para desviar e ocultar o défice orçamental, que tem de ser analisado o caso da Alta Velocidade em Portugal. Num interessante artigo de Armando Pires publicado no e.economia, com base nos trabalhos realizados por Paul Krugman, premio Nobel da Economia, aquele economista escreve: *“Assumindo que os centros económicos da Península Ibérica são Madrid e Lisboa, isto poderia revelar-se benéfico para Portugal, se os ganhos de Lisboa compensassem as perdas nas restantes regiões. Infelizmente, Lisboa não é um centro económico a nível Ibérico. Num trabalho meu demonstrei que existem três centros na Península Ibérica: Madrid, Catalunha e o País Basco. Lisboa – a região mais central de Portugal – só é marginalmente mais central que a região mais periférica da Espanha, a Galiza. Sendo assim, segundo as teorias de Krugman, Portugal sairia perdedor com uma redução dos custos de ligação a Espanha. Curiosamente, Krugman chegou a analisar um caso semelhante ao de Espanha e de Portugal: dois países, cada um com o seu centro económico (Madrid e Lisboa), mas em que um deles é mais periférico que o outro (assim como Madrid é mais central que Lisboa). Nesta situação Krugman defende que, a melhor estratégia do país com o centro mais periférico (Portugal), é desenvolver as redes de transporte internas, de forma a permitir ao seu centro explorar a sua “hinterland”. Para Krugman, só quando Lisboa se tornar num centro Ibérico é que se deve reduzir os custos de transporte entre Madrid e Lisboa. Neste sentido, o desenvolvimento da infra-estrutura rodoviária e ferroviária em Portugal apresenta-se como prioritário. No entanto, enquanto que os sucessivos governos apostaram na primeira, a segunda tem sido bastante negligenciada. O desinvestimento ferroviário é ainda mais preocupante pois é sabido, da experiência do TGV noutros países, que este só é eficaz se interligado com as linhas convencionais de comboios. Ora, enquanto que estas estão amplamente desenvolvidas em Espanha, tal não é o caso em Portugal. Corre-se pois o risco de o investimento no TGV se revelar ineficiente. Para além do mais, a existência de uma rede ferroviária forte em Portugal, poderia ser a alternativa que as populações defendem às estradas pagas. No entanto, a mentalidade rodoviária está tão enraizada que a opção ferroviária não é sequer considerada na discussão sobre as SCUTs”.*

Os comentários parecem-nos inúteis mas fica a citação para reflexão do leitor, e para mostrar que não estamos isolados na análise económica que fazemos do TGV em Portugal, embora não tenhamos a mesma posição em relação ao transporte rodoviário, um transporte caro, poluente, e gerador da dependência em relação ao estrangeiro. A estratégia errada adoptada em Portugal pelos governos do PSD e PS de investir, a nível de transportes, fundamentalmente em auto-estradas, promovendo desta forma o transporte rodoviário, está já custar muito caro aos portugueses e ao País, em impostos e portagens, e vai-se revelar certamente dramática no futuro numa situação de crescimento anémico da economia portuguesa e quando a política governamental é dominada pela obsessão da redução do défice, que é sinónimo de medidas fortemente recessivas e mais em plena crise estrutural que é aquela que o nosso País actualmente enfrenta.. .

Eugénio Rosa
Economista
edr2@netcabo.pt
9.9.2010