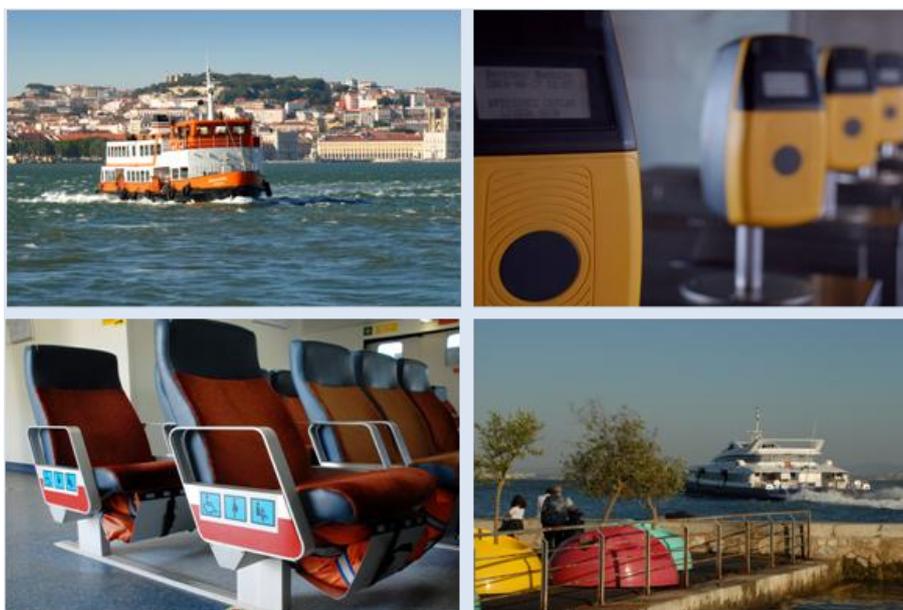




Auditoria ao Grupo Transtejo

Transtejo, SA e Soflusa, SA







Transtejo, SA e Soflusa, SA

Auditoria às Empresas do Grupo Transtejo





Ficha Técnica

COORDENAÇÃO GERAL

Maria Gabriela Ramos
(Auditora Coordenadora do DA IX)

COORDENAÇÃO DA AUDITORIA

António Garcia
(Auditor Chefe do DA IX)

EQUIPA AUDITORIA

Conceição Botelho dos Santos
Sofia dos Santos Rebelo

CONCEPÇÃO E, ARRANJO GRÁFICO

Ana Salina

FOTOGRAFIAS

Cortesia da empresa Transtejo, SA

Este Relatório de Auditoria está disponível no
sítio do Tribunal de Contas www.tcontas.pt

Para mais informações sobre o Tribunal de
Contas contacte:

TRIBUNAL DE CONTAS
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

Tel: 00 351 21 794 51 00
Fax: 00 351 21 793 60 33
Linha Azul: 00 351 21 793 60 08/9
Email: geral@tcontas.pt





COMPOSIÇÃO DA 2.ª SECÇÃO DO TRIBUNAL DE CONTAS QUE APROVOU ESTE RELATÓRIO

Relator:

Conselheiro José Manuel Monteiro da Silva

Adjuntos:

Conselheiro António José Avérous Mira Crespo

Conselheiro António Manuel Fonseca da Silva

ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

- I Sumário Executivo
 - II Corpo do Relatório
 - III Recomendação Final, Vista ao Ministério Público, Destinatários, Publicidade e Emolumentos
 - IV Anexos
-







ÍNDICE

I.	SUMÁRIO EXECUTIVO	7
1.	INTRODUÇÃO	7
2.	EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO	8
3.	CONCLUSÕES	8
4.	RECOMENDAÇÕES	13
II.	CORPO DE RELATÓRIO	15
5.	O TRANSPORTE FLUVIAL ENTRE AS MARGENS DA FOZ DO RIO TEJO	15
5.1.	O serviço público de transporte fluvial	15
5.2.	A regulação operacional aplicada ao sector fluvial	17
5.3.	Evolução da procura do transporte público fluvial.....	18
6.	AS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO	20
6.1.	Empresas com o mesmo objecto social.....	20
6.2.	Equipa de gestão das Empresas	21
6.3.	Segregação de funções	24
6.4.	Despesas com viaturas afectas ao CA.....	24
6.5.	Serviço público prestado pelas empresas.....	26
7.	ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO, ENTRE 2007 E 2009	28
7.1.	As empresas descapitalizadas e em falência técnica.....	28
7.2.	Evolução do volume de negócios	29
7.3.	Estrutura de resultados.	31
7.4.	Défices de tesouraria e perda de autonomia financeira.....	39
8.	O ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO DAS EMPRESAS	42
9.	ESFORÇO FINANCEIRO DO ORÇAMENTO DO ESTADO	44
9.1.	Subsídios ao funcionamento.....	45
9.2.	Subsídios ao investimento	47
9.2.1.	As obras de construção da interface no Terminal Fluvial do Cais do Sodré.....	48
9.2.2.	A construção de dois ferries.....	50
9.2.3.	Filme de segurança.....	52





10.	REPARTIÇÃO DA RECEITA DOS PASSES INTERMODAIS.....	53
11.	A PROCURA OFICIAL DAS EMPRESAS.....	55
12.	A CIRCULAÇÃO GRATUITA.....	56
13.	CUSTOS COM PESSOAL	57
14.	REDE MADRUGADA.....	63
15.	A FROTA	65
15.1.	Taxa de ocupação	65
15.2.	Taxas de operacionalidade.....	68
15.3.	Contratos de prestação de consultadoria	70
III.	RECOMENDAÇÃO FINAL, VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	71
16.	RECOMENDAÇÃO FINAL.....	71
17.	VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO	72
18.	DESTINATÁRIOS.....	72
19.	PUBLICIDADE	72
20.	EMOLUMENTOS	72
IV	ANEXOS	75



ÍNDICE DE QUADROS

QUADRO 1 – COMPOSIÇÃO DOS CA DO GRUPO TRANSTEJO NO PERÍODO 2007-2009.....	22
Quadro 2 – OBJECTIVOS DOS CONTRATOS DE GESTÃO PARA 2009 CELEBRADOS COM OS GESTORES DA TRANSTEJO	23
QUADRO 3 – CUSTO DAS VIATURAS AFECTAS AO CA DO GRUPO TRANSTEJO	25
QUADRO 4 – DESPESA COM COMBUSTÍVEIS DAS VIATURAS DO CA 2007- 2009	25
QUADRO 5 – EVOLUÇÃO DOS CAPITALS PRÓPRIOS (€).....	28
QUADRO 6 – VOLUME DE NEGÓCIOS DA TRANSTEJO E DA SOFLUSA 2007-2009	30
QUADRO 7 – RESULTADOS DA TRANSTEJO E DA SOFLUSA 2007-2009	31
QUADRO 8 – CUSTOS E PROVEITOS OPERACIONAIS POR CARREIRA DA TRANSTEJO – 2009.....	32
QUADRO 9 – TAXA DE COBERTURA DOS CUSTOS OPERACIONAIS 2007 – 2009.....	35
QUADRO 10 – INDICADORES ECONÓMICO-FINANCEIROS DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO	39
QUADRO 11 – ACTIVO TOTAL LÍQUIDO, PASSIVO TOTAL E BANCÁRIO DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO	40
QUADRO 12 – ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO.....	42
QUADRO 13 – JUROS PAGOS ENTRE 2007 E 2009 PELAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO	43
QUADRO 14 – ESFORÇO DO ORÇAMENTO DO ESTADO 2007-2009	45
QUADRO 15 – DESPESAS COM INVESTIMENTOS NAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 2007-2009.....	48
QUADRO 16 – PAGAMENTOS EFECTUADOS PELA AQUISIÇÃO DE DOIS <i>FERRIES</i> ATÉ JUNHO DE 2010.....	50
QUADRO 17 – PAGAMENTOS REFERENTES À CONSULTADORIA E ASSISTÊNCIA TÉCNICA NA CONSTRUÇÃO DOS DOIS <i>FERRIES</i>	52
QUADRO 18 – PROCURA REAL VERSUS PROCURA OFICIAL NA TRANSTEJO E NA SOFLUSA	55
QUADRO 19 – RECEITA NÃO ARRECADADA DEVIDO A PASSAGEIROS GRATUITOS EM 2008 E 2009	57
QUADRO 20 – N.º PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO ÂMBITO DO PROJECTO “LISBOA À NOITE” E SEUS CUSTOS (SET08-JUN10) 63	
QUADRO 21 – TAXA DE OCUPAÇÃO DA FROTA EM FUNÇÃO DAS VALIDAÇÕES EFECTUADAS – 2009	65
QUADRO 22 – FROTA DA TRANSTEJO	68





ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – EVOLUÇÃO DA PROCURA OFICIAL DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 1998-2009 – PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	18
GRÁFICO 2 – EVOLUÇÃO DA PROCURA OFICIAL DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 1998-2009 – VEÍCULOS TRANSPORTADOS .	19
GRÁFICO 3 – CUSTOS OPERACIONAIS TRANSTEJO (€)	31
GRÁFICO 4 – PROVEITOS OPERACIONAIS TRANSTEJO 2009 (€)	31
GRÁFICO 5 – CUSTOS OPERACIONAIS SOFLUSA (€)	33
GRÁFICO 6 – PROVEITOS OPERACIONAIS SOFLUSA (€)	33
GRÁFICO 7 – CUSTOS E PROVEITOS UNITÁRIOS POR CARREIRA E POR PASSAGEIRO EM 2009 (€)	34
GRÁFICO 8 – CUSTOS OPERACIONAIS Vs PROVEITOS OPERACIONAIS Vs VOLUME DE NEGÓCIOS TRANSTEJO (€)	36
GRÁFICO 9 – CUSTOS OPERACIONAIS Vs PROVEITOS OPERACIONAIS Vs VOLUME DE NEGÓCIOS SOFLUSA (€).....	36
GRÁFICO 10 – CUSTOS FINANCEIROS TRANSTEJO (€).....	37
GRÁFICO 11 – ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO CP E MLP A 31 DE DEZEMBRO 2007-2009 (€).....	37
GRÁFICO 12 – JUROS SUPORTADOS SOFLUSA 2007-2009 (€)	38
GRÁFICO 13 – ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO E ACCIONISTA A 31 DE DEZEMBRO 2007-2009 (€).....	38
GRÁFICO 14 – PREJUÍZO POR PASSAGEIRO (INCLUINDO IC).....	39
GRÁFICO 15 – RESULTADOS OPERACIONAIS DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 2007-2009 (€)	46
GRÁFICO 16 – CUSTOS COM PESSOAL 2007-2009 (€).....	58
GRÁFICO 17 – EFECTIVO MÉDIO	58
GRÁFICO 18 – TAXA DE ABSENTISMO (%).....	58
GRÁFICO 19 – HORAS EXTRAORDINÁRIAS (€)	58
GRÁFICO 20 – PROCURA CACILHAS “LISBOA À NOITE”	64
GRÁFICO 21 – PROCURA BARREIRO “LISBOA À NOITE”	64
GRÁFICO 22 – INOPERACIONALIDADE VERSUS OPERACIONALIDADE DA FROTA 2007 – 1ºSEMESTRE DE 2010 (N.º DIAS)	69



SIGLAS

AG	Assembleia geral
CA	Conselho de Administração
CARRIS	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA.
CcP	Custos com Pessoal
CFR	Comissão de Fixação de Remunerações
CF	Custos Financeiros
CO	Custos Operacionais
CP	Curto Prazo
DL	Decreto-Lei
DUE	Deliberação Unânime por Escrito
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
EGF	Estatuto do Gestor Público
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
IC	Indemnizações Compensatórias
IRS	Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares
I.P.	Instituto Público
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
ML	Metropolitano de Lisboa, EPE.
MLP	Médio e Longo Prazo
MP	Metro do Porto, SA.
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
PO	Proveitos Operacionais
R&C	Relatório e Contas
RCM	Resolução do Conselho de Ministros
RLE	Resultado Líquido do Exercício
S. A.	Sociedade Anónima
SEE	Sector Empresarial do Estado
SET	Secretaria de Estado dos Transportes
SL	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.
Soflusa, SA	Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A.
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA.
Transtejo, SA	Transtejo - Transportes Tejo, S. A.
TI	Transporte Individual
TT	Transtejo - Transportes Tejo, S. A.







I. SUMÁRIO EXECUTIVO

1. INTRODUÇÃO

1. Na área metropolitana de Lisboa, o transporte público urbano para além do transporte rodoviário e ferroviário, integra, igualmente, o transporte fluvial de passageiros entre as duas margens do rio Tejo, o qual é sobretudo relevante nos movimentos pendulares casa-trabalho.
2. São as duas sociedades anónimas de capitais integralmente públicos do Grupo Transtejo, a **Transtejo - Transportes Tejo, SA**, detida directamente pelo Estado Português, e a **Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, SA**, detida totalmente pela Transtejo, SA, que asseguram, em exclusividade, aquele transporte público fluvial de passageiros.
3. Ocorre que foram realizados, nos últimos anos, investimentos de vulto que tiveram um importante impacto na actividade daquelas empresas porque alteraram os comportamentos de mobilidade entre as duas margens da foz do rio Tejo, a saber:
 - Em Março de 1998, abriu ao tráfego a Ponte Vasco da Gama;
 - Em Julho de 1999, iniciou-se a ligação ferroviária pela Ponte 25 de Abril;
 - Em Dezembro 2007, a rede do metropolitano chegou ao Terminal do Terreiro do Paço, que serve a carreira da Soflusa, SA.;
 - Em Novembro de 2008, o Terminal de Cacilhas, que serve as carreiras da Transtejo, SA, passou a estar ligado à rede do Metro do Sul do Tejo.
4. As empresas do Grupo Transtejo, à semelhança das restantes empresas públicas que actuam no sector dos transportes, sendo detidas directamente pelo Estado, através da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, encontram-se em progressiva degradação dos capitais próprios e dependentes do endividamento bancário para financiar quer a actividade, quer os investimentos realizados. Ciente desta realidade, o Tribunal deliberou executar uma auditoria às duas empresas deste Grupo e, assim, apreciar, no âmbito temporal da auditoria, a boa gestão dos dinheiros públicos utilizados por aquelas duas empresas públicas e a eficácia das medidas de gestão adoptadas, visando adequar a oferta às alterações da procura do transporte fluvial.
5. Assim, o presente relatório expõe os resultados da auditoria operacional realizada às duas empresas do Grupo Transtejo: a Transtejo, SA e a Soflusa, SA. O âmbito temporal incidiu nos exercícios económicos de 2007 a 2009, havendo referências à data de Junho de 2010, momento da realização do respectivo trabalho de campo da auditoria.
6. Atentas as características da auditoria, os seus objectivos genéricos consistiram em:
 - Caracterizar o Grupo Transtejo;
 - Apreciar a estrutura organizacional das duas empresas do Grupo;
 - Quantificar as relações financeiras entre o Estado e as empresas do Grupo;
 - Apreciar a evolução da situação económico-financeira das empresas, entre 2007 e 2009;
 - Identificar áreas críticas com impactos na boa gestão dos dinheiros públicos, naquele período.



7. A preparação e o desenvolvimento dos trabalhos desta auditoria foram orientados segundo critérios, técnicas e metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, tendo em conta o disposto no Regulamento da sua 2ª Secção e no seu Manual de Auditoria e de Procedimentos e as metodologias geralmente aceites pelas organizações internacionais de controlo financeiro, como é o caso da INTOSAI - *International Organization of Supreme Audit Institutions*, da qual o Tribunal de Contas Português é membro.
8. Os valores constantes dos quadros e gráficos, apresentados ao longo deste relatório, tiveram como fonte as demonstrações financeiras e outros documentos fornecidos pelas empresas do Grupo Transtejo.
9. É de referir, ainda, que sempre que seja adequado realizar uma análise comparativa do desempenho global das empresas públicas com responsabilidade no transporte público urbano de passageiros são, igualmente, apresentados, neste relatório de auditoria, os indicadores da CARRIS - Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA, do Metropolitano de Lisboa, EPE, da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA e da Metro do Porto, SA, indicadores, esses, exclusivamente obtidos a partir da consulta dos documentos de prestação de contas das empresas entregues no Tribunal de Contas, em cumprimento da lei.

2. EXERCÍCIO DO CONTRADITÓRIO

10. Nos termos da Lei 98/97, de 6 de Agosto (com a redacção dada pela Lei 48/2006, de 26 de Agosto), que vincula o Tribunal de Contas ao princípio do contraditório, o Juiz relator do processo enviou, oportunamente, às entidades abaixo indicadas, o relato com os resultados e conclusões da auditoria, para que aquelas, querendo-o, se pronunciassem sobre o mesmo:
 - Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças;
 - Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações;
 - Presidente dos Conselhos de Administração do Grupo Transtejo – Transtejo, SA e Soflusa, SA.
11. Com o mesmo intuito, enviou, ainda, a parte pertinente daquele relato para o Eng.º Raul António de Sá Vilaça e Moura que foi Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo – Transtejo, SA e Soflusa, SA, no período 2007-2008.
12. As respostas recebidas foram devidamente analisadas e ponderadas pelo Tribunal e, em tudo o que contribuíram para aclarar e fixar a matéria de facto e de direito, foram tidas em conta na redacção final deste relatório.
13. Não obstante o que precede, o Tribunal entende, ainda, fazer figurar, em anexo a este relatório, e dele fazendo parte integrante, as respostas que recebeu, na sua versão integral e, bem assim, dar-lhes a mesma publicidade que a este documento, tendo em vista contribuir para o mais amplo esclarecimento possível da opinião pública e dos contribuintes.

3. CONCLUSÕES

14. Auditadas as duas empresas pertencentes ao Sector Empresarial do Estado que prestam, em exclusividade, serviço público de transporte, pelo modo fluvial, entre as duas margens da foz do rio Tejo através de cinco carreiras, quatro exploradas pela Transtejo e uma pela Soflusa, conclui-se, sucintamente, o que segue, tendo por referência o âmbito temporal da auditoria.



A importância do transporte fluvial.

15. **1. O transporte público pelo modo fluvial entre as duas margens da foz do rio Tejo apresenta-se como relevante porque reforça os transportes públicos nos movimentos pendulares casa-trabalho que ocorrem entre as margens do rio na região de Lisboa e porque surge como alternativa necessária à ligação pelas pontes, quer para as viaturas que por imposição do Código da Estrada nelas não podem circular, quer como prevenção em caso de impedimentos na circulação nas mesmas.**
16. **2. Não existe regulação operacional do Sector dos Transportes Fluviais, ainda que o IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. exerça funções de regulação mas apenas quando o transporte fluvial é complementar ao transporte terrestre.**

A situação de descapitalização, falência técnica e acumulação de RLE negativos das empresas.

17. **3. As duas sociedades anónimas de capitais integralmente públicas que prestam aquele transporte público, a Transtejo e a Soflusa, constituem o Grupo Transtejo, sendo que ambas as empresas encontravam-se, em 31-12-2009, em falência técnica, consequência da perda total dos respectivos capitais sociais e, por isso, abrangidas pelo art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.**
18. **4. Aliás, naquela data, as empresas estavam totalmente descapitalizadas sendo que o capital próprio do Grupo ascendia a 96,1 milhões de euros negativos, tendo-se agravado 39,4 milhões de euros, desde 2007.**
19. **Para capitalizar as duas empresas, individualmente, e repor os respectivos capitais sociais perdidos eram necessários, à data de 31-12-2009, 167,4 milhões de euros (143,6 milhões na Transtejo e 23,8 milhões na Soflusa).**
20. **5. Entre 2007 e 2009, as empresas tinham acumulado resultados líquidos do exercício negativos, no montante de 55,2 milhões de euros, na Transtejo, e 13,2 milhões de euros na Soflusa.**
A Soflusa apresentava resultados menos degradados porque explora apenas uma carreira, a carreira do Barreiro, que é a que transporta mais passageiros, de entre todas as ligações fluviais, o que permitia apresentar menores défices operacionais, enquanto a Transtejo explora quatro carreiras, algumas com acentuados défices operacionais.
21. Efectivamente, **todas as carreiras do Grupo eram economicamente deficitárias**, sendo que, em 2009, os défices operacionais gerados por passageiro ascendiam a: 0,29 euros, na carreira de Cacilhas; 0,65 euros, na carreira do Barreiro; 1,96 euros, na carreira do Seixal; 3,09 euros, na carreira do Montijo e 4,83 euros, na carreira da Trafaria.
22. **6. Naquele triénio, mais significativa foi a melhoria dos resultados operacionais e dos resultados extraordinários, consequência de factores externos e não de uma gestão mais económica por parte das empresas.**
23. De facto, **influenciou positivamente a evolução daqueles resultados o aumento das indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado e das prestações de serviços, na Soflusa**, devido ao aumento, pontual, de passageiros na carreira do Barreiro, decorrente da abertura, em Dezembro de 2007, da ligação do metropolitano ao Terminal do Terreiro do Paço, **bem como a anulação de provisões**, nas duas empresas, após assunção dos encargos com a construção do Terminal do Cais do Sodré.



Algumas das razões para a situação deficitária das empresas.

24. **7. A procura pelo transporte público fluvial tem vindo, globalmente, a decrescer**, menos 46%, isto é, **menos 23,8 milhões de passageiros entre 1998 e 2009**, com consequências na redução das receitas geradas pelas empresas.
São factores preponderantes para a quebra da procura: a ligação ferroviária na ponte 25 de Abril, a operar desde Julho de 2009, e o afastamento das margens do rio dos equipamentos de empregabilidade, na margem norte, e das habitações, na margem sul.
25. Em média, entre 2007 e 2009, **o volume de negócios gerado cobriu: na Transtejo, 31,3% dos custos operacionais e na Soflusa, 42,8%.**
26. **8. Embora em valor crescente de ano para ano, as indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado para financiar a operação são atribuídas apenas no último trimestre de cada ano e aquém das necessárias para cobrir os défices de exploração.**
27. De facto, as empresas praticam os tarifários e os descontos sociais balizados pelo Estado, os quais são insuficientes para cobrir os custos. As indemnizações compensatórias têm sido insuficientes para compensar esses défices económicos, o que, conseqüentemente, tem compelido as empresas a recorrer ao endividamento bancário para colmatar as faltas de tesouraria e assim poderem continuar a operar.
28. Aliás, **o Estado, em oposição ao disposto no DL 167/2008, de 26 de Agosto, ainda não havia contratualizado a prestação de serviço público** com as empresas do Grupo Transtejo, contribuindo, dessa forma, para o continuado e crescente endividamento das empresas, consequência do subfinanciamento do Orçamento do Estado. A contratualização facilitaria ganhos de eficiência na gestão e a eliminação de custos dispensáveis à prestação desse serviço.
29. Entre 2007 e 2009, em termos acumulados, **o Estado financiou 37% do défice operacional** das empresas (entregou 31,8 milhões de euros em indemnizações compensatórias) **e 34% dos investimentos realizados** (transferiu 9,1 milhões de euros através do PIDDAC), pelo que as restantes percentagens foram cobertas com recurso ao endividamento bancário: 53,5 milhões de euros para colmatar o défice operacional e 17,8 milhões de euros para pagar o investimento realizado, só naquele triénio.
30. Por decisão governativa e no âmbito do projecto “Lisboa à Noite: Mobilidade Nocturna em Segurança”, as Empresas do Grupo Transtejo estavam a prestar serviço de transporte de passageiros nas noites de sexta-feira, sábado e vésperas de feriado, em horário alargado nas ligações Cacilhas ↔ Cais do Sodré e Barreiro ↔ Terreiro do Paço. Todavia, a imposição desse serviço, **que em 2009 exigiu das Empresas um esforço financeiro de 108 milhares de euros, não tinha, ainda que já decorridos dois anos da implementação daquela medida, sido formalmente acordado como e quando seriam ressarcidas dos custos incorridos.**
31. Em 2009, **no cumprimento da Rede Madrugada**, em média, a cada passageiro estava associado um custo de **5,2 euros na Transtejo**, carreira de Cacilhas e **16,7 euros na Soflusa**, carreira do Barreiro.
32. **9. O endividamento bancário que ascendia, em 31-12-2009, a 99,4 milhões de euros** (86,1 milhões de euros na Transtejo e 13,3 milhões na Soflusa), **tinha-se agravado 23 milhões de euros**, mais 30%, **face a 2007.**
33. Aquele endividamento gerou **encargos financeiros que totalizaram, no triénio, 11,8 milhões de euros, o que consumiu o correspondente a 24,3% do volume de negócios** gerado pelas duas empresas.
34. De facto, as empresas do Grupo Transtejo dependem do endividamento bancário para operar, dado que sustenta os défices anuais de exploração e parte dos investimentos realizados, mas também é por intermédio de mais endividamento bancário que é possível ir pagando, à medida que se vão vencendo, os empréstimos já contraídos. Aliás, na Transtejo, em 2009, a totalidade do activo não era suficiente para pagar o endividamento bancário que contraiu, que excedia aquele em 1,51 vezes. Já na Soflusa o endividamento representava 61% do activo total.



35. Em 2009, o Estado tinha avalizado 55 milhões de euros daquele endividamento bancário.
36. **10. A circulação gratuita nas carreiras**, concedida pelas empresas do Grupo Transtejo aos familiares de trabalhadores, trabalhadores de empresas congéneres, públicas e privadas, e à Polícia Marítima, representou, em 2008 e 2009, receita não arrecadada, no valor estimado pelas empresas, de 337,3 milhares de euros.
37. **11. A repartição** com as restantes operadoras de transporte público da receita dos passes intermodais, que representava, em 2009, 34% dos proveitos da venda de títulos das empresas, processa-se de acordo com as quotas resultantes de um inquérito realizado em 1989, o que, poderá estar a prejudicar as empresas do Grupo Transtejo, face a outras operadoras com perdas de passageiros mais acentuadas.
38. De facto, na região de Lisboa, e ao contrário do que acontece no Porto, onde já se encontra implementado um sistema de repartição de receita em função das viagens efectuadas, continua-se a repartir a receita entre operadoras com base em dados recolhidos há mais de 21 anos, logo desajustados.

Situações que contribuem para ineficiências nas empresas.

39. **12. A manutenção de duas empresas com o mesmo objecto social e geograficamente muito próximas, em vez da sua fusão, causa ineficiências e custos evitáveis, não potencia economias de escala e não contribui para a integração dos Acordos de Empresa**, que afastam os trabalhadores das duas empresas.
40. Dado que, desde 2001, o capital social da Soflusa é totalmente detido pela Transtejo, a integração das duas empresas poder-se-ia consubstanciar, nomeadamente, na: redução do consumo de combustíveis, pois haveria maior flexibilidade na afectação dos navios; eliminação do contrato de assistência técnica contabilística na Soflusa; redução das tripulações de reserva, logo dos custos com pessoal; maior flexibilidade na afectação das tripulações às carreiras; existência de uma única identidade empresarial e na moderação de rivalidades internas.
41. A convicção de que a integração das duas empresas numa só aportaria benefícios, nomeadamente económicos, deveria ser argumento suficiente para que os gestores públicos e o accionista Estado já tivessem diligenciado nesse sentido.
42. **13. A remuneração assente na assiduidade e pontualidade e não no mérito, e os Acordos de Empresa em vigor, a par de Protocolos existentes na Soflusa, em determinadas situações, não estimulam a produtividade, nem contribuem para a redução da taxa de absentismo.** Por exemplo:
43. ■ A organização do trabalho não é a mais favorável à adequação dos recursos humanos às necessidades das empresas, gerando **elevado número de horas pagas, mas não trabalhadas**. Numa análise feita pela Direcção de Exploração da Soflusa, nos dias de semana de Junho de 2009, **cerca de 51% das horas pagas às tripulações não corresponderam a horas trabalhadas**.
44. ■ A perda do Prémio de Assiduidade, auferido nas duas empresas, só ocorre quando o trabalhador falta um período inteiro de trabalho, o que significa que quando falta algumas horas ou quando faz greve, mesmo por um período diminuto, o trabalhador recebe este prémio, como se tivesse trabalhado o dia inteiro.
45. ■ Na Soflusa, os trabalhadores têm direito a ser dispensados um dia por trimestre para tratar de assuntos de ordem particular sem perda da remuneração diária e sem perda do Prémio de Assiduidade.
46. ■ Na Soflusa, os trabalhadores podem solicitar alteração de férias com um mínimo de dois dias de antecedência, ou seja, já após distribuição das escalas de trabalho, o que implica que para colmatar as faltas imediatas se tenha de recorrer ao pagamento de horas extraordinárias.

47. ■ Na Soflusa, os trabalhadores podem deixar o trabalho 15 minutos a uma hora antes do fim do seu turno, o que implica horas pagas, mas não trabalhadas.
48. **14. O número reduzido de passageiros de certas carreiras em determinados horários acentua os défices operacionais.**
Por exemplo, a carreira da Trafaria transportou, em 2009, 590 mil passageiros, sendo que em 25% das viagens realizadas transportou entre zero e 13 passageiros.
49. **15. Os oito navios mais jovens da Transtejo, com idade média de 13 anos, foram os que apresentaram, entre 2007 e Junho de 2010, as maiores taxas de inoperacionalidade, 41%, e que mais custos de manutenção geraram, 5 milhões de euros do total de 9,3 milhões despendidos com toda a frota de 23 navios.**

Outros aspectos conclusivos.

50. **16. As empresas do Grupo Transtejo não apresentaram ao Estado proposta para contratualização da prestação de serviço público, em desrespeito pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008, de 22-04.**
51. **17. A procura oficial do Grupo Transtejo estava, em 2009, emolada em 9,4 milhões de passageiros, mais 49% do que a procura real contada a partir das validações efectuadas no sistema de entrada na rede.**
52. **A apresentação de valores irreais da procura tem sido prática corrente nas empresas do Grupo Transtejo, mas tal não se adequa à postura transparente e exacta que se exige dos gestores públicos, como pode obstar ao sucesso da futura contratualização do serviço público, caso não seja considerada a procura real.**
53. Em 2009, aquelas empresas transportaram cerca de 19 milhões de passageiros, 10 milhões a Transtejo e quase 9 milhões a Soflusa, e não os 28,3 milhões que são apresentados nos documentos oficiais do Grupo. O que significa que **a cada passageiro transportado, naquele ano, estava associado um prejuízo de 1,69 euros, na Transtejo, e 0,38 euros, na Soflusa.**
54. Nesse mesmo ano, **a Transtejo efectuou o transporte de 46 mil veículos** automóveis ou equiparados, dos quais 38% eram veículos que não podiam circular nas pontes de Lisboa. O transporte de veículos prestado pela Transtejo sofreu **uma quebra de 90% em onze anos.** Aliás, **em 90% das viagens realizadas não circularam mais de cinco viaturas mas,** ainda assim, os **gestores públicos da Transtejo decidiram, em 2008, adquirir dois ferries com uma limitação para 29 veículos, o que poderá consubstanciar um investimento excessivo face à procura, à data da realização da auditoria.**
55. **18. De 2006 a 2009, as empresas do Grupo Transtejo celebraram, por ajuste directo e sem consulta, quatro contratos de prestação de serviço de consultadoria, um por ano, com a SGIE 2000 – Consultores em Organização Industrial, SA, cujos pagamentos ascenderam, até Abril de 2010, a 406 155 euros.**
56. Face à materialidade dos valores, não tendo havido qualquer consulta prévia ao mercado em favor do princípio da concorrência, também não existem garantias de que os contratos celebrados foram os mais adequados à economia dos dinheiros públicos que os pagaram.
57. **19. O conselho de administração da Transtejo ao ratificar o Protocolo celebrado com o Metropolitano de Lisboa, visando assumir os pagamentos do investimento realizado no Terminal do Cais do Sodré, desrespeitou a alínea e) do art. 8.º dos seus Estatutos, publicados no DL 150/92, de 21 de Julho, que impõe que os investimentos superiores a 20% do capital social da Transtejo sejam autorizados pela Assembleia geral.**
58. O custo daquela obra ascendeu, conforme consta no protocolo, a 14 189 534,72 euros (mais IVA) acrescidos de 313 066,91 euros referentes aos encargos financeiros suportados pelo Metropolitano de Lisboa, EPE, o que excede os 20% do capital social da Transtejo (10 600 000,00 euros).



59. **Todavia, essa autorização da Assembleia geral veio a ser concedida na reunião celebrada em 28 de Setembro de 2010**, em data bem posterior à realização do primeiro pagamento, no montante de 1 000 000,00 euros, efectuado ao Metropolitano de Lisboa, EPE, por conta daquele Protocolo, que ocorreu em Dezembro de 2009.
60. **Ao optarem por emitir duas notas de crédito ao invés de aplicar as penalidades diárias**, como previsto contratualmente, pelo atraso na entrega dos dois navios *ferry*, **os gestores públicos da Transtejo prejudicaram a empresa, porque** deixaram de receber no tempo contratualizado os 2 786 000 euros (20% do preço de cada navio que correspondem às penalidades máximas), **não beneficiando do custo de oportunidade de ter esse dinheiro disponível imediatamente**, optando por descontar esse valor aquando do pagamento da última tranche do preço do contrato.
61. Tais navios, de acordo com o contrato celebrado com a construtora Navalria – Docas, Construções e Reparações Navais, SA, deveriam ter sido entregues, um, em Novembro de 2008, e o outro, em Fevereiro de 2010.
62. Considerando a taxa nominal de 6,08% que consta no Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado em 7 de Julho, o **não recebimento imediato nos cofres da empresa das multas diárias traduziu-se, desde a data em que começaram a ser devidas e até 30 de Julho de 2010, data da conclusão dos trabalhos de campo da auditoria, num custo de oportunidade total de 56 501,60 euros.**
63. **20. Na Soflusa foram despendidos 26 595 euros** com a aquisição de um filme de segurança e suportes para a sua transmissão nos navios. Todavia, esse filme não era passado aos passageiros nas viagens, **traduzindo-se, tal despesa, em desperdício de dinheiros públicos por não estar a ter aplicabilidade.**
64. **22. Os três membros do conselho de administração** da Transtejo beneficiam de **viaturas de serviço, também para uso pessoal**, adquiridas em regime de Aluguer Operacional de Viaturas por um período igual a 48 meses, pelo **custo total de 116 630,68 euros. A compra de viaturas por esta modalidade significa que a empresa renova, todos os 4 anos, a frota de viaturas afectas aos seus gestores.**
65. Entre 2007 e 2009, o conselho de administração da Transtejo havia despendido 15 268 euros em combustível, o que perfaz uma média mensal de 141,37 euros por Administrador.
66. **23. Os titulares dos cargos de director das empresas do Grupo Transtejo também beneficiam de viatura de serviço e para uso pessoal, todavia, este rendimento em espécie não estava sujeito a Imposto Sobre o Rendimento porque** esse benefício **não estava sustentado num acordo escrito**, formalidade exigida pelo art. 2.º, n.º 3, al. 9, do Código do IRS (na redacção da Lei n.º 109-B/2001, de 27 de Dezembro).

4. RECOMENDAÇÕES

67. Tendo em atenção o conteúdo e as conclusões do presente relatório, bem como as respostas das entidades que se pronunciaram em sede de contraditório, o Tribunal de Contas formula as seguintes recomendações.

Ao Governo, enquanto accionista e entidade tutelar das empresas, que:

68. ☞ Aprove um plano estratégico para a mobilidade da área metropolitana de Lisboa com ênfase no planeamento e na gestão eficiente do espaço, na intermodalidade entre modos de transporte, contribuindo, dessa forma, para potenciar os dinheiros públicos já investidos no aumento e na melhoria do transporte público de passageiros oferecido.



69. ☞ Atribua a uma entidade independente a função de regulação do sector dos transportes fluviais.
70. ☞ Reponha o capital social perdido das empresas do Grupo Transtejo, conforme preconiza o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.
71. ☞ Concretize a fusão entre a Transtejo - Transportes Tejo, S. A. e a Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A. de modo a extinguir as ineficiências decorrentes da manutenção dessas duas empresas.
72. ☞ Contratualize com a empresa operadora de transporte público fluvial as obrigações de serviço público, em cumprimento do Decreto-lei 167/2008, de 26 de Agosto, nomeadamente as decorrentes do projecto “Lisboa à Noite: Mobilidade Nocturna em Segurança”. Contrato que especifique, claramente, os critérios da oferta mínimos dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente que contribua para o equilíbrio económico e a gradual independência do endividamento externo dessa empresa.
73. ☞ Corrija os critérios de repartição de receita dos passes intermodais e combinados, pelos diversos operadores de transportes, públicos e privados, da região de Lisboa, a fim de que a base de repartição vigente cesse de basear-se em quotas estabelecidas pelo resultado de um inquérito datado de 1989, já profundamente desajustado da realidade e que está a penalizar as empresas públicas.
74. ☞ Apoie os gestores públicos na revisão dos Acordos de Empresa, em vigor no Grupo Transtejo, necessária ao incremento da produtividade e à adequação ao sector empresarial privado e a outros sectores do Estado e promova, nesta matéria, quanto possível, a harmonização entre as empresas do sector público de transportes.
75. ☞ Emane orientação para que todas as empresas operadoras de transporte público do SEE actualizem os números da procura com base nas validações efectuadas no sistema de rede e sejam esses os números constantes dos documentos oficiais, nomeadamente os de prestação de contas das empresas.
76. ☞ Avalie, divulgando o respectivo resultado, se o procedimento das empresas do SEE de utilizarem viaturas em regime de Aluguer Operacional de Viaturas, por um período de 48 meses, é o mais vantajoso economicamente para essas empresas, face a outras alternativas possíveis, e actue conforme essa avaliação.
77. ☞ Instrua as empresas do SEE no sentido de que a atribuição de viaturas para uso, simultâneo, em serviço e pessoal seja suportada num acordo escrito para que esse rendimento em espécie seja passível de Imposto Sobre o Rendimento, conforme dispõe o art.º 2.º, n.º 3, al. 9, da Lei 109-B/2001, de 27 de Dezembro.

Ao Conselho de Administração das empresas do Grupo Transtejo:

78. ☞ Redefina a sua oferta, sobretudo a que ocorre em horários com procura reduzida, buscando uma maior racionalidade entre a procura e a oferta para melhorar o desempenho operacional de todas as carreiras.
79. ☞ Reveja, restringindo, a sua política de atribuição de transporte gratuito na sua rede de transporte público.
80. ☞ Reveja os Acordos de Empresa, e outras decisões do Conselho de Administração, no sentido de reduzir o pagamento de horas não trabalhadas e de eliminar benefícios, subsídios e prémios que não incrementam nem a produtividade, nem a qualidade do desempenho.





81. ☞ Avalie o custo-benefício da operacionalidade da frota, ponderando a mais-valia de descontinuar embarcações que, simultaneamente, registam acentuadas taxas de inoperacionalidade e elevados custos de manutenção.
82. ☞ Proceda à actualização dos números da procura com base nas validações efectuadas no sistema de entrada na rede e sejam esses os números constantes nos seus documentos oficiais e de prestação de contas.
83. ☞ Garanta que na aquisição de prestação de serviços, os procedimentos adoptados respeitem sempre os princípios da livre concorrência, transparência e boa gestão e que assegurem a melhor economia para os dinheiros públicos.
84. ☞ Em futuras situações de necessidade de aplicação de multas contratuais, não substitua esse procedimento pelo encontro de contas, quando tal aportar um custo de oportunidade que prejudique as empresas.
85. ☞ Empenhe-se na obtenção da justa compensação pelo prejuízo económico que a Transtejo - Transportes Tejo, S. A. está a ter devido ao atraso na entrada em funcionamento dos dois navios *ferries*, bem como na cobrança efectiva das multas contratuais decorrentes desse atraso.
86. ☞ Acautele os investimentos realizados de modo a que sejam sempre eficazes em retorno económico e/ou social, obstando, desse modo, ao desperdício de dinheiros públicos resultante de despesa improfícua.
87. ☞ Cesse a acumulação de funções incompatíveis do director da Direcção de Segurança e Ambiente com as de director da Direcção de Manutenção da Transtejo - Transportes Tejo, S. A.
88. ☞ Celebre com cada um dos trabalhadores que beneficiem de viaturas para uso em serviço e pessoal um acordo escrito para que esse rendimento em espécie seja passível de Imposto Sobre o Rendimento, conforme dispõe o art.º 2.º, n.º 3, al. 9, da Lei 109-B/2001, de 27 de Dezembro.



II. CORPO DE RELATÓRIO

5. O TRANSPORTE FLUVIAL ENTRE AS MARGENS DA FOZ DO RIO TEJO

5.1. O serviço público de transporte fluvial

89. O serviço público de transporte fluvial integra cinco carreiras e é prestado por duas empresas públicas que constituem o Grupo Transtejo: a Transtejo, SA, a empresa-mãe, e a Soflusa, SA, a empresa-filha.
90. Estas empresas detêm o mesmo **objecto principal** que consiste na **exploração do transporte fluvial de passageiros**, podendo, ainda, realizar acessória e complementarmente, outras actividades ou operações conexas (Estatutos da Transtejo, SA. publicados pelo DL 150/92, de 21 de Julho, e Estatutos da Soflusa, SA. publicados na IIIª Série do Diário da República, em 15-09-1993).



91. **A Transtejo, SA.** (doravante apenas Transtejo), criada em 17 de Dezembro de 1975 em resultado da nacionalização e fusão de cinco sociedades por quotas, foi transformada, em 1992, em sociedade anónima pelo DL 150/92, de 21 de Julho, e o seu capital social era totalmente detido directamente pelo Estado Português.
92. **A Soflusa, SA.** (doravante apenas Soflusa) foi constituída em 11 de Novembro de 1992, por escritura pública, pela CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP e pela TEX – Transporte de Encomendas Expresso, Lda. com o objectivo de explorar a ligação fluvial de Lisboa (Terreiro do Paço) ao Barreiro, ligação essa que havia sido concessionada à CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP pelo art. 3.º do DL 116/92, de 20 de Junho.
93. Após o estabelecimento do caminho-de-ferro na Ponte 25 de Abril, a Transtejo, que entretanto já era accionista da Soflusa, adquiriu, em 2001, o remanescente da totalidade desse capital, respectivamente 76,350% à CP, EP e 0,0026% à TEX, Lda.
94. À data do trabalho de campo da auditoria, Junho de 2010, estas duas empresas ligavam por via fluvial as duas margens da foz do rio Tejo através de cinco carreiras de transporte público que se realizavam todos os dias do ano, em regra entre as 5h30 e as 2h00, nos seguintes percursos:
95. ■ **A Transtejo**, que em 2009 indicava no Relatório e Contas o transporte de **17 590 mil passageiros** e um **volume de negócios** (sem indemnizações compensatórias) de **8 192 milhares de euros**, assegurava as carreiras:
- Montijo ↔ Cais do Sodré
 - Seixal ↔ Cais do Sodré
 - Cacilhas ↔ Cais do Sodré (transporte de viaturas e de passageiros)
 - Belém ↔ Porto Brandão ↔ Trafaria
96. Em complemento à actividade principal, e no âmbito do serviço de tráfego, a Transtejo também prestava serviço de turismo e de aluguer de barcos, o que representava, em 2009, 6,57%¹ da Prestação de Serviços da empresa.
97. ■ **A Soflusa**, que de acordo com o Relatório e Contas de 2009 transportou **10 744 mil passageiros** e alcançou um **volume de negócios** (sem indemnizações compensatórias) de **8 200 milhares de euros**, assegurava a carreira:
- Barreiro ↔ Terreiro do Paço
98. Ambas as empresas também prestavam, por determinação da tutela sectorial, serviço nocturno, entre as 4h e as 5h, nas madrugadas de sábados, domingos e feriados nos percursos Cacilhas ↔ Cais do Sodré (a Transtejo) e Barreiro ↔ Terreiro do Paço (a Soflusa).
99. De notar que à data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho de 2010, as duas empresas do Grupo Transtejo exploravam aquelas ligações fluviais por determinação dos seus Estatutos **não tendo sido**, a nenhuma delas, **consignada, pelo Estado, a prestação de serviço público de transporte**.
100. **Ainda assim, ambas as empresas organizavam as respectivas ofertas com vista à prestação de um serviço de interesse económico geral e não em busca de rentabilização do negócio**, já que os preços e descontos praticados, com excepção dos concernentes ao serviço de turismo explorado pela Transtejo, eram os determinados, administrativamente, pelos Governos, os quais, como adiante se verá, se revelam insuficientes para compensar os respectivos custos de exploração.

¹ $(200.300,15(\text{conta722}) + 283.271,91(\text{conta724})) \times 100 / 7.359.278,98(\text{conta72}) = 6,57\%$.



101. O transporte de interesse económico geral pelo modo fluvial entre as duas margens do rio Tejo é, também, relevante porque é alternativa para os veículos que não podem circular nas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama.
102. Importa salientar que a **concessão do Estado para a prestação daquele transporte fluvial é sobremaneira relevante para que seja assegurada a permanente ligação entre as duas margens do rio Tejo, sobretudo porque numa delas se localiza a capital do país**, e assim garantir:
103. ■ A circulação, entre aquelas margens do rio Tejo, das viaturas que por imposição do art. 72.º do Código da Estrada² não podem circular nas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama, como sejam os velocípedes, ciclomotores, motociclos e triciclos de cilindrada não superior a 50 cm³, quadriciclos, bem como todos os veículos insusceptíveis de atingir velocidade superior a 60 km/h ou aos quais tenha sido fixada velocidade máxima igual ou inferior àquele valor.
104. ■ A existência de alternativa à ligação rodoviária e ferroviária pelas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama em caso de contingências que impossibilitem a circulação nas mesmas.

5.2. A regulação operacional aplicada ao sector fluvial

105. Não existia regulação direccionada ao sector de transporte fluvial de passageiros, embora o IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P., exercesse funções de regulação, mas apenas no tocante ao transporte fluvial quando articulado com o transporte terrestre.
106. A Lei orgânica do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, aprovada pelo DL 210/2006, de 27 de Outubro, distingue quatro sectores: aéreo, marítimo, fluvial e terrestre.
107. Daqueles, apenas para o sector fluvial não existia qualquer entidade pública com a missão específica de supervisionar e regulamentar as respectivas actividades.
108. Todavia, o IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P, criado pelo DL 147/2007, de 27 de Outubro, que tem por missão, entre outras, regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e de planeamento do sector dos **transportes terrestres**, dispõe de competências de regulação das «*actividades de transportes terrestres e complementares, designadamente autorizando, licenciando e fiscalizando as actividades do sector no exercício dessas actividades e garantindo a aplicação do respectivo sistema de contra-ordenações*»³, al. e) do art. 3.º daquele decreto-lei.
109. Nessa medida, ainda que não existindo regulação operacional do sector fluvial, quando as actividades fluviais eram exercidas em articulação com os transportes terrestres, as mesmas ficavam sujeitas à regulação e fiscalização do IMTT, I.P..
110. Contudo, importa considerar que a actividade operacional desenvolvida pelas empresas do Grupo Transtejo não só não se esgotava na intermodalidade, como nem sempre era complementar do transporte terrestre, facto que também decorre da inexistência de um planeamento integrado do serviço de transporte público prestado na Grande Lisboa, bem como da fraca intermodalidade existente, sobretudo na margem sul do rio Tejo.
111. Quanto a esta matéria, em sede de contraditório, o Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações informou que «*Proceder-se-á, também, à análise e elaboração de propostas de revisão e reformulação dos regimes jurídicos aplicáveis ao sistema de transportes terrestres, designadamente, na clarificação do regime jurídico aplicável ao transporte fluvial e sua perfeita integração institucional e respectiva regulação*».

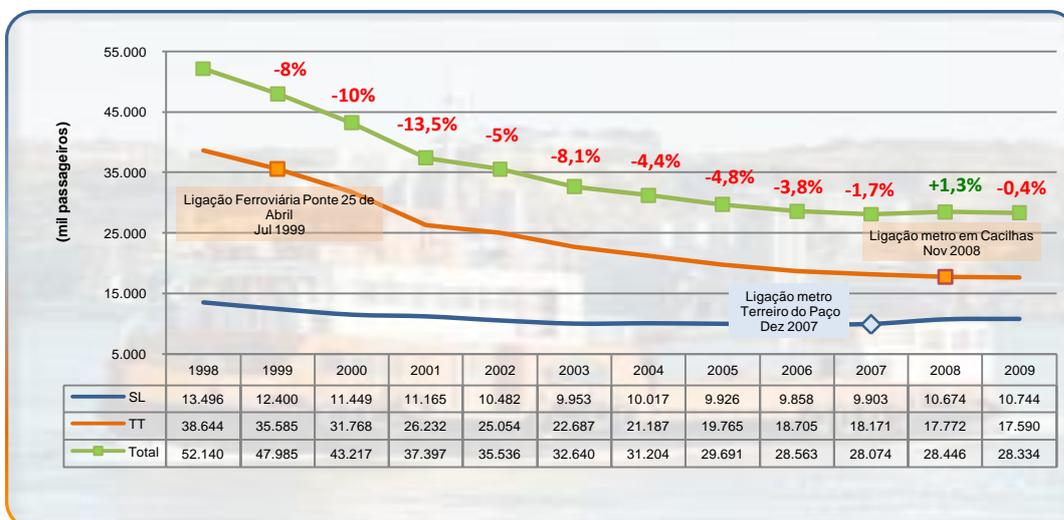
² Alterado e republicado pelo DL 44/2005, de 23 de Fevereiro.

³ Negrito nosso.

5.3. Evolução da procura do transporte público fluvial

112. Ainda que com valores empolados, o Grupo Transtejo perdeu, entre 1998 e 2009, 46% da procura, 23,8 milhões de passageiros. Justifica essa perda não apenas o estabelecimento do comboio na Ponte 25 de Abril, mas também o afastamento das margens do rio, quer das habitações, na margem sul, quer dos empregos, na margem norte, tornando o transporte rodoviário uma opção mais célere.
113. **A procura oficial do Grupo Transtejo**, constante nos documentos de prestação de contas, e à semelhança do que acontecia nas restantes empresas públicas de transporte da região de Lisboa, **não era real e encontrava-se empolada** porque a contagem de passageiros resultava, em mais de 80%⁴, de sondagens realizadas com base em inquéritos, alguns que datavam de 1989, e não em função de contagens reais.
114. E, embora parte significativa daquela contagem fosse realizada com base em valores recolhidos há mais de duas décadas, ainda assim a procura oficial apresentava uma tendência decrescente, a qual seria ainda mais acentuada se se actualizassem aquelas sondagens.
115. Efectivamente, ainda que sobrevalorizada, a procura oficial do grupo Transtejo revelava, desde 1998, uma tendência decrescente, mais acentuadamente em 1999 e 2000, logo após o estabelecimento da ligação ferroviária pela ponte 25 de Abril, e em desaceleração desde 2006. (Ver gráfico seguinte.)
116. Aliás, **entre 1998 e 2009, o Grupo Transtejo perdeu 23,8 milhões de passageiros**, o que representa **46% da procura**, resultado da perda: na Transtejo, de 21 milhões de passageiros, uma quebra de 54%; e na Soflusa, de 2,8 milhões de passageiros, uma quebra de 20%.

GRÁFICO 1 – EVOLUÇÃO DA PROCURA OFICIAL DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 1998-2009 – PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

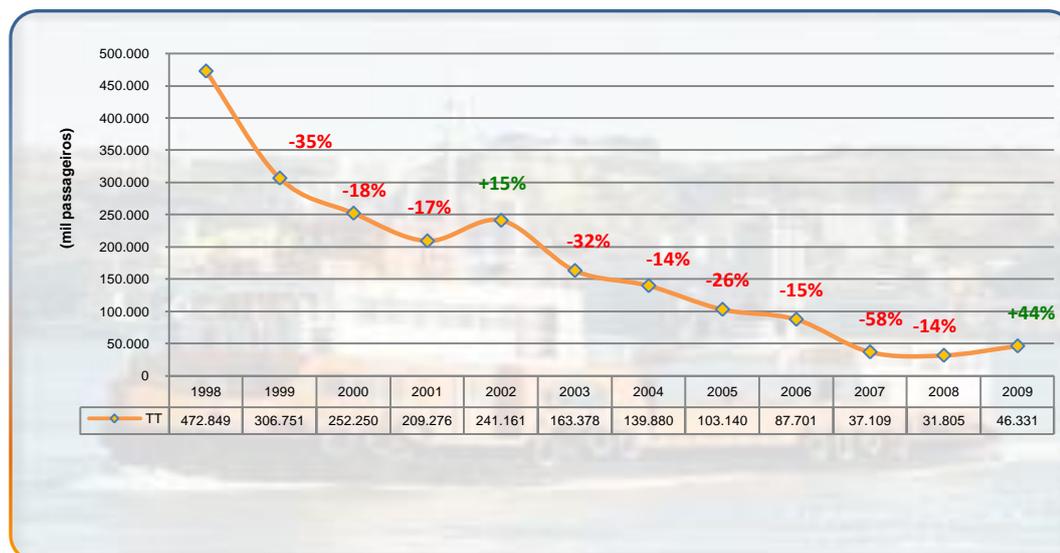


Fonte: Relatórios e Contas (R&C) das empresas do Grupo Transtejo e resposta destas ao Pedido 1, n.º 15 e 22, da DGTC.

⁴ Página 25 do Relatório de Gestão e Contas Consolidadas de 2009 do Grupo Transtejo.



GRÁFICO 2 – EVOLUÇÃO DA PROCURA OFICIAL DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 1998-2009 – VEÍCULOS TRANSPORTADOS



Fonte: Relatórios e Contas (R&C) das empresas do Grupo Transtejo e resposta destas ao Pedido 1, n.º 22, da DGTC.

117. No entanto, a quebra da procura é ainda mais acentuada nos veículos transportados por *ferry* que ocorre entre os terminais de Cacilhas e do Cais do Sodré. De facto, **entre 1998 e 2009, a procura por veículos teve uma quebra de 90%**, porque a Transtejo transportou, em 2009, 46 mil veículos quando em 1998 eram transportados quase 473 mil veículos.
118. De notar que dos 46 331 veículos que utilizaram o transporte fluvial, 17 670 correspondiam a veículos que não estavam autorizados a circular nas pontes de Lisboa.
119. Naquele lapso de tempo, **justificam**, mormente, **o decréscimo da procura** do transporte fluvial os seguintes acontecimentos:
120. ■ **Em Julho de 1999, abriu a ligação ferroviária pela ponte 25 de Abril**, o que teve um acentuado impacto na procura de transporte público por via fluvial por consequência da transferência para o modo ferroviário.
Entre 1998, data anterior àquela ligação, e 2001, ano e meio após a ligação, a procura oficial na Transtejo (a empresa afectada por fazer a carreira Cacilhas ↔ Cais do Sodré) perdeu 12,4 milhões de passageiros, 32% da procura oficial.
121. ■ Entre Novembro de 2006 e Março de 2009, a operação realizada por *ferries* no Terminal do Cais do Sodré teve de se deslocar, temporariamente, para o Terminal de Belém até serem concluídas as obras de construção da sede da Agência de Segurança Marítima Europeia que ocorreram naquele Terminal. Tal implicou a quebra no transporte de veículos de 58% em 2007, face ao ano anterior, e a sua recuperação em 2009, mais 44% do que no ano anterior.
122. ■ **Quer as habitações, quer os empregos foram-se afastando das margens do rio Tejo, onde se situam os terminais fluviais**, não sendo previsível, pelo menos no curto e médio prazo, que haja uma inversão dessa tendência.
De facto, o transporte público fluvial é utilizado sobretudo nos horários de ponta para realizar as deslocações pendulares casa-trabalho-casa, no sentido sul-norte-sul. Ocorre que, na margem norte do rio Tejo, a baixa lisboeta tem sofrido um esvaziamento de equipamentos de empregabilidade (ministérios e empresas) e na margem sul do rio foi-se assistindo a uma gradual deslocação das casas habitacionais das zonas ribeirinhas para o interior.



123. E, a ser concretizada a anunciada construção da Terceira Travessia do Tejo no corredor Chelas-Barreiro, esta poderá ter um impacto negativo na procura da Soflusa que realiza a carreira Barreiro ↔ Terreiro do Paço.
124. Todavia, também ocorreram investimentos recentes que contribuíram para melhorar a acessibilidade aos terminais fluviais e a intermodalidade com os modos terrestres, a saber:
125. ■ Em Dezembro de 2007, a rede do Metropolitano de Lisboa chegou ao Terminal Fluvial do Terreiro do Paço, o que terá justificado a recuperação, em 2008, da procura global do Grupo Transtejo em 1%, influenciada pelo aumento de 8% da procura na carreira que liga o Barreiro ao Terreiro do Paço.
126. ■ Já a ligação, em Novembro de 2008, do Terminal de Cacilhas, em Almada, à rede do Metro Sul do Tejo não inverteu a tendência de perda de passageiros pela Transtejo, que detém a carreira Cacilhas ↔ Cais do Sodré e que registou, entre 2007 e 2009, menos 3% da procura, ainda que possa ter contribuído para a desaceleração dessa perda.

6. AS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO

6.1. Empresas com o mesmo objecto social.

127. A manutenção de duas empresas com o mesmo negócio central em vez da sua fusão não potencia economias de escala e causa ineficiências. O retardamento da decisão de integração plena das duas empresas prende-se com os conflitos laborais que acarretaria a harmonização dos dois Acordos de Empresa em vigor, um em cada empresa.
128. Quando, em 2001, o capital social da Soflusa foi integralmente adquirido pela Transtejo, o Grupo Transtejo passou a explorar todas as ligações fluviais de transporte com natureza de serviço público entre as duas margens da foz do rio Tejo.
129. Todavia, apesar de as empresas deterem o mesmo negócio central (*core business*) e as suas carreiras estarem geograficamente muito próximas, essa aquisição não foi seguida de fusão, como seria expectável.
130. Ainda assim, embora autónomas e independentes, as duas empresas partilhavam, à data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho de 2010, o mesmo conselho de administração e a mesma estrutura administrativa, com excepção da área da manutenção, não implicando tal, naquela data, quaisquer pagamentos acrescidos a quem acumulava funções nas duas empresas.
131. Quanto ao serviço de manutenção, a Transtejo mantinha uma Direcção, enquanto a Soflusa, porque externalizou esse serviço, detinha apenas um Gabinete de Manutenção autónomo da Transtejo.
132. Ainda que partilhassem os mesmos serviços de gestão e administrativos, a não integração das duas funções de exploração das empresas acarreta ineficiências e custos acrescidos que seriam evitáveis, ou pelo menos atenuados, com a plena integração das duas empresas, o que também potenciará economias de escala. Das vantagens dessa integração destacam-se as seguintes:
133. ■ **Redução do consumo de combustível.** Existindo uma única empresa, ao invés de duas, existiria uma única frota, o que permitiria maior flexibilidade na afectação de embarcações, de menor capacidade e consumo de combustível, às carreiras nos períodos de menor procura. Os custos com combustível para as embarcações totalizaram, em 2009, cerca de 5 751 milhares de euros, o que representava 13%⁵ dos custos operacionais do Grupo.

⁵

(Custos com combustível das embarcações da SL e TT) x 100 / custos operacionais da SL e TT = 5.750.544x100/44.930923,10=12,8%.





134. ■ **Eliminação do contrato de assistência técnica contabilística na Soflusa.** Esta empresa mantinha um contrato de assistência técnica com uma sociedade de contabilidade, o qual custou, em 2009, 20 mil euros. A fusão implicaria a existência de uma única contabilidade, logo uma redução desse custo anual.
135. ■ **Redução dos custos com pessoal resultantes das tripulações de reserva.** Cada empresa tem de ter, permanentemente, tripulações completas de reserva. Se houvesse uma única empresa, as tripulações de reserva necessárias seriam partilhadas, o que permitiria uma economia de custos. Em 2009, a Transtejo tinha três tripulações de reserva e a Soflusa duas, o que representou um custo nesse ano de 517 mil euros.
136. ■ **Maior flexibilização na afectação das tripulações às carreiras.** Como cada tripulante apenas presta serviço a bordo das embarcações da empresa que o contratou, tal significa que as tripulações de cada empresa só podem governar as embarcações da própria empresa. Uma só empresa implicaria um maior número de tripulantes disponíveis para todas as embarcações existentes.
137. ■ **Identidade corporativa única.** Existindo uma só empresa, tal evitaria, nomeadamente, a manutenção de dois logótipos e permitiria fortalecer a identidade empresarial.
138. ■ **Apaziguamento organizacional.** Aspecto igualmente relevante prende-se com o facto de a manutenção das duas empresas, logo de duas identidades corporativas distintas, também alimentar a rivalidade não cooperante entre os trabalhadores, o que não beneficia nem a cultura do Grupo, nem o desempenho dos seus gestores e dirigentes.
139. A convicção de que a integração das duas empresas numa só traria vantagens é corroborada pelo próprio Presidente do conselho de administração do Grupo Transtejo que no Relatório de Sustentabilidade de 2008 refere que «*O objectivo será mais fácil de alcançar se todos trabalharmos como se de uma única empresa já se tratasse, numa perspectiva de defesa intransigente da viabilidade e manutenção do transporte público fluvial*».
140. A explicação para o retardamento da decisão de fusão das duas empresas, passados já nove anos e quatro conselhos de administração diferentes, é justificada, mormente, pelo facto de as empresas manterem Acordos de Empresa diferentes. A fusão implicaria a integração desses Acordos de Empresa, o que traria conflitos laborais caso não se optasse por um nivelamento por cima dos regimes salariais e benefícios. Todavia, esta solução implicaria um impacto financeiro traduzido no aumento dos custos com pessoal, os quais totalizavam, em 2009, 14 042 milhares de euros, representando 31%⁶ dos custos operacionais do Grupo.
141. De notar, no entanto, que do ponto de vista da boa gestão existem outras alternativas ao nivelamento por cima dos regimes remuneratórios.
142. Em conclusão, **a decisão de não fundir as duas empresas, evitando enfrentar previsíveis protestos dos trabalhadores e seus representantes, para além de ter vindo a contribuir para perpetuar ineficiências e custos desnecessários, também alimenta a «permanente conflitualidade laboral»⁷ entre os trabalhadores das empresas.**

6.2. Equipa de gestão das Empresas

143. Entre 2007 e 2009, os conselhos de administração da Transtejo e da Soflusa partilhavam os mesmos membros, identificados no quadro seguinte, o que conferia a ambas as empresas uma gestão comum.

⁶ (CcP SL+ CcP TT)X100/(CO SL + CO TT) = 14.042.468,57 x 100 / 44.930.923,10=31,25%.

⁷ In pág. 5 da Informação n.º 69/2009/HDO, de 13 de Novembro de 2009, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.



QUADRO 1 – COMPOSIÇÃO DOS CA DO GRUPO TRANSTEJO NO PERÍODO 2007-2009

Eleição para o triénio 2005/2007	Eleição para o triénio 2008/2010
Transtejo: Acta AG, de 22-06-2005, e DUE, de 7-12-2006. Soflusa: Acta AG, de 29-06-2005, e DUE de 7-12-2006.	Transtejo: Acta AG, de 17-07-2008 Soflusa: DUE, de 28-07-2008.
Presidente: ✓ Eng.º Raul António de Sá Vilaça e Moura Vogais: ✓ Eng. João António da Silva Pintassilgo ✓ Dra. Maria Elisa da Silva Saloio (*)	Presidente: ✓ Eng. João António da Silva Pintassilgo Vogais: ✓ Dr. Isidro Durão Heitor ✓ Dra. Maria Elisa da Silva Saloio(*)

Fonte: Actas de nomeação.

(*) A Dra. Maria Elisa da Silva Saloio exerceu funções de vogal desde 6-12-2006, após renúncia, com efeito a partir desta data, do Dr. Joaquim José de Oliveira Reis.

144. No período em análise, as empresas foram administradas por dois conselhos de administração: o primeiro, presidido pelo Eng. Raul António de Sá Vilaça e Moura eleito, em Junho de 2005, para o triénio 2005/2007; o segundo, presidido pelo Eng.º João António da Silva Pintassilgo eleito, em Julho de 2008, para o triénio 2008/2010.
145. O Estado celebrou, em cumprimento da lei, contratos de gestão com os membros do CA da Transtejo, tendo, estes, alcançado, em 2009, 102% dos objectivos quantificáveis fixados.
146. É de notar que embora tardiamente, porque já decorrido quase um ano após os gestores terem iniciado funções⁸, o Estado accionista da Transtejo deu cumprimento ao disposto no Estatuto do Gestor Público, aprovado pelo DL 71/2007, de 27 de Março, tendo celebrado, em 2 de Junho de 2009, contratos de gestão com cada um dos membros do conselho de administração daquela empresa.
147. Aqueles contratos de gestão integravam, nomeadamente:
148. ■ Orientações estratégicas específicas para os exercícios económicos de 2009 e 2010, tendo, assim, o accionista Estado dado, pela primeira vez no que respeita à Transtejo, cumprimento ao art. 11.º do regime jurídico do Sector Empresarial do Estado, aprovado pelo DL 558/99, de 17 de Dezembro (com as alterações introduzidas pelo DL 300/2007, de 23 de Agosto, diploma que republicou este DL 558/99).
149. ■ Objectivos de gestão e metas quantificáveis para o período 2009/2010, sendo que a respectiva percentagem de concretização seria reflectida na “Remuneração variável anual” auferida pelos gestores.
150. Como se pode verificar pelos dados constantes no quadro seguinte, no que respeita ao ano de 2009, o conselho de administração da Transtejo superou, globalmente, em 2,2%, os objectivos quantificáveis fixados pelo Estado accionista nos contratos de gestão.

⁸

«No prazo de três meses contado a partir da data da designação do gestor público», de acordo com o n.º2, art. 18º do DL 71/2007.



**Quadro 2 – OBJECTIVOS DOS CONTRATOS DE GESTÃO PARA 2009 CELEBRADOS COM OS GESTORES DA TRANSTEJO**

Objectivos	Objectivo 2009	Real	Grau Atingido
Consumo de Combustível por litro	0,025 l	0,024 l	104,00%
Custos de Manutenção por LKO (€)	0,020 €	0,009€	155,00%
Taxa de cobertura dos Custos Operacionais	37%	34%	91,08%
Custos Operacionais por passageiro transportado	1,53€	1,41€	107,84%
Prazo Médio de Pagamento a fornecedores	50 dias	54 dias	92%
Emissão de CO2 por LKO	0,067g	0,060g	110,45%
Margem do EBITDA	-76%	-84%	89,47%
Custos Pessoal Tripulante/Total Custos Pessoal	50%	41%	82%
Grau de Cumprimento do Plano de Investimento	75%	99%	132,00%
Índice da qualidade da Oferta	100%	84,25%	84,25%
Avaliação Total	100%		102,2% ⁹

Fonte: Contrato de Gestão de 2-06-2009 e resposta da Transtejo ao Pedido 3, n.º 1, da DGTC.

151. Daqueles objectivos, a taxa de cobertura dos custos operacionais, o prazo médio de pagamento, a margem do EBITDA, o peso dos custos com pessoal tripulante nos custos com pessoal totais e o índice de qualidade da oferta ficaram aquém dos objectivos determinados, ainda que todos acima dos 82%.
152. O indicador que alcançou, percentualmente, melhor taxa de concretização respeita aos custos de manutenção por quilómetro percorrido que somou, naquele ano de 2009, 155%. É de notar que esta economia nos custos de manutenção não se repercutiu negativamente na taxa média de inoperacionalidade das embarcações da Transtejo, dado que esta se manteve, tal como no ano anterior, nos 33%.
153. Ao contrário do accionista Estado, a Transtejo, enquanto accionista da Soflusa, não fixou, formalmente, quaisquer orientações estratégicas para esta, nem cumpriu o art. 18º do Estatuto do Gestor Público que manda que os gestores das empresas do grupo, nomeadamente os não executivos, celebrem um contrato de gestão com o accionista.
154. Todavia, dada a falta de autonomia da Soflusa face à Transtejo, e o facto de terem objectivos de gestão indissociáveis, considera-se que aquela ausência de orientações e objectivos determinados pela accionista Transtejo não é desadequada porque a partilha da mesma equipa de gestão foi uma decisão razoável e económica. E, conseqüentemente, ainda que houvesse a definição de metas, a respectiva avaliação não seria independente, nem isenta, já que os gestores em acumulação de funções encontraram-se numa situação dúbia e incompatível de serem, simultaneamente, accionista e gestores, isto é, de se avaliarem a si próprios.
155. Sobre esta matéria, em sede de contraditório, o Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo alegou que os objectivos fixados nos contratos de gestão foram estabelecidos não apenas para a Transtejo, SA, mas antes para o Grupo Transtejo, «numa perspectiva consolidada», e, como tal, que «(...) o conselho de administração da Transtejo, superou, globalmente em 7,7% os objectivos quantificáveis fixados pelo Estado accionista e não em 2,2% (...)».
156. O Tribunal reitera a sua posição de que tais objectivos foram fixados apenas para a Transtejo, SA porque nos contratos de gestão que fixam esses objectivos é sempre, expressamente, referida a empresa Transtejo, SA e nunca o Grupo Transtejo.

⁹

Percentagem calculada pela empresa tendo em atenção as ponderações de cada rubrica fixadas nos contratos de gestão celebrados com os gestores públicos da Transtejo, em 2 de Junho de 2009.



6.3. Segregação de funções

157. Na Transtejo, a Direcção de Segurança e a de Manutenção partilhavam o mesmo director, o que não garante a fiscalização independente que a primeira Direcção deve exercer sobre a segunda em benefício da melhor segurança das embarcações e do transporte.
158. À data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho de 2010, o Tribunal constatou que o director da Direcção de Segurança e Ambiente do Grupo Transtejo acumulava funções com as de director da Direcção de Manutenção da Transtejo.
159. Ora, independentemente da competência técnica de quem acumulava essas funções, a qual não é questionável, facto é que as funções de segurança e de manutenção são, claramente, funções que devem estar segregadas, sobretudo quando se está perante uma actividade de especial cuidado uma vez que tem de ser garantida a indubitável segurança no transporte de pessoas.
160. De facto, quem é responsável pela segurança tem de avaliar, controlar e fiscalizar com independência, isenção e distanciamento, os trabalhos realizados por quem é responsável pela manutenção e, assim, criar um sistema de controlo que garanta absoluta segurança deste meio de transporte, situação que não estava, à data de Junho de 2010, garantida na Transtejo.
161. Sobre esta matéria, em sede de contraditório, o Presidente do conselho de administração da Transtejo informou que aquela acumulação de funções deveu-se à necessidade de substituição do Director de Manutenção após este ter denunciado o contrato de trabalho que o ligava à Transtejo, em 31 de Março de 2010, e, assim, «*viu-se na contingência de nomear interinamente o director da Direcção de Segurança e Ambiente, pessoa com reconhecida competência técnica para o efeito*», enquanto não houver recrutamento de outro colaborador para «*desempenhar as funções de director da Direcção de Manutenção da Transtejo, processo que se estima concluído no final do corrente ano*».

6.4. Despesas com viaturas afectas ao CA.

162. As viaturas de serviço afectas ao CA terão um custo total de 116 630,68 euros, sendo que o custo com combustível totalizou, em três anos, 15 268 euros, uma média de 141,37 euros por mês e por Administrador. A aquisição de viaturas afectas ao CA sob a forma de aluguer operacional de viaturas, que é prática nas empresas do SEE, estimula as empresas a substituir essas viaturas todos os quatros anos.
163. O DL 71/2007, de 21 de Março, determina no art. 33º, nº 1, que «*o valor máximo das viaturas de serviço afectas aos gestores públicos é fixado por deliberação em Assembleia-geral, no caso das sociedades anónimas (...)*».
164. Já os contratos de gestão assinados, em 2 de Junho de 2009, com os membros do CA determinam na respectiva Cláusula 8 que o limite com o aluguer mensal pela viatura de serviço será fixada pela Comissão de Fixação de Remunerações.
165. A acta da Comissão de Fixação de Remunerações da Transtejo, de 13 de Julho de 2009, determina a atribuição de uma viatura de serviço, também para utilização pessoal, «*(...) até ao limite de renda mensal de 1 000 euros para o Presidente e de 900 euros para os Vogais, incluindo nestes limites as despesas com seguro automóvel e manutenção*».
166. Assim, em 2009, o conselho de administração alugou, por um período de 4 anos, 3 viaturas a afectar a cada um dos seus membros, as quais custarão, ao fim de 4 anos, 116,6 milhares de euros. (Vide quadro seguinte.)





QUADRO 3 - CUSTO DAS VIATURAS AFECTAS AO CA DO GRUPO TRANSTEJO

Viaturas	Renting de 48 meses (4 anos)	Custo Total (€)	Custo Anual	
			Ano	Valor
Audi A6, matrícula 00-IJ-92	de 08-11-2009 a 08-11-2013	41.506,56	2009	4.136,32
Audi A4, matrícula 01-IJ-03	de 11-11-2009 a 10-11-2013	38.213,08	2010	29.158,92
Audi A4, matrícula 01-IJ-02	de 11-11-2009 a 10-11-2013	36.911,04	2011	29.158,92
Total		116.635,68	2012	29.158,92
			2013	25.022,60

Fonte: Contratos de leasing operacional.

167. **É prática das entidades do Sector Empresarial do Estado a atribuição de viaturas de serviço e de uso pessoal aos gestores públicos**, as quais, por orientação do n.º 4 da RCM 121/2005, de 1 de Agosto, **são adquiridas com recurso ao aluguer de longa duração, em regra, o *renting* de 48 meses, o que implica que se renove, todos os quatros anos, a frota automóvel dos órgãos executivos das empresas públicas**. No caso da Transtejo, esta frota representava um custo significativo quando, entre 2007 e 2009, 45%¹⁰ da actividade operacional foi financiada com recurso ao endividamento bancário.
168. A utilização daquelas viaturas de serviço afectas aos gestores públicos da Transtejo originou, entre 2007 e 2009, despesas de combustível no montante de 15.268,00 euros, o que representa um custo médio mensal por Administrador de 141,37 euros¹¹. (Vide quadro seguinte.)

QUADRO 4 – DESPESA COM COMBUSTÍVEIS DAS VIATURAS DO CA 2007- 2009

(€)	2007	2008	2009
Despesas com combustíveis	4.956,00	5.735,00	4.577,00
Total nos 3 anos	15.268,00		

Fonte: Informação disponível no sítio da DGTF

169. Ora, face à situação deficitária das empresas e ao facto de dependerem de financiamento do Orçamento do Estado, bem como aos custos com o aluguer e consumo de combustíveis dessas viaturas, mostra-se relevante que o accionista Estado pondere se a atribuição deste benefício, viaturas de serviço, também para utilização pessoal, sob a forma de *renting* de 48 meses associada a um tecto limitativo de combustível que excede o necessário para o exercício das funções em representação das empresas, é o que mais se adequa ao equilíbrio que deve existir entre os interesses económicos das empresas e o dos gestores públicos.
170. Também os directores da Transtejo usufruíam de viatura de serviço para uso pessoal. Todavia, este rendimento em espécie não estava a ser tributado em IRS por não existir um acordo escrito subjacente a esse rendimento.
171. Ainda sobre esta matéria, há a referir que também é prática nas empresas do Sector Empresarial do Estado a atribuição, não apenas aos membros dos órgãos sociais das empresas, mas também aos titulares de cargos de direcção, e outros trabalhadores, de viaturas de serviço, também para uso pessoal, cujos encargos com manutenção e combustível, plafonados ou não, são suportados pelas empresas.
172. **Para que a utilização pessoal da viatura automóvel, que gera encargos para a entidade patronal, seja considerada rendimento em espécie sujeita à tributação de IRS é necessário que *exista acordo escrito entre o trabalhador ou membro do órgão social e a entidade patronal sobre a imputação àquele da referida viatura automóvel***, como dispõe o art. 2.º, n.º 3, al. 9, do Código do IRS, na redacção da Lei n.º 109-B/2001, de 27 de Dezembro.
173. **Na Transtejo as viaturas de serviço, também para uso pessoal, cujos encargos eram suportados pela empresa, eram atribuídas aos seus gestores públicos conforme estava expresso nos contratos de gestão assinados com o accionista, e aos titulares dos cargos de direcção, pese embora com estes não tivesse sido celebrado qualquer acordo escrito para a respectiva atribuição e, consequentemente, esses**

¹⁰ (proveitos operacionais*100/custos operacionais)-100.

¹¹ 15.268,00/3 anos/12 meses/3 Administradores.



directores não declaravam para efeitos de IRS, porque não tinham de declarar, esta remuneração em espécie.

174. Assim, é recomendável que o conselho de administração da Transtejo faça sempre acompanhar a atribuição de viaturas de serviço, também para uso pessoal, de um documento escrito, com vista a que essa remuneração em espécie passe a ser tributada em sede de IRS.
175. Mas também que o Estado accionista diligencie no sentido de que a atribuição de viatura automóvel para uso pessoal de trabalhadores das empresas públicas, nomeadamente directores, seja sempre escorada num acordo escrito para que esse rendimento em espécie detenha todas as condições legais para estar sujeito à tributação daquele imposto.

6.5. Serviço público prestado pelas empresas

176. O serviço público prestado pelas empresas do Grupo Transtejo não estava contratualizado com o Estado em desrespeito pelo DL 167/2008, de 26 de Agosto, o que para além de permitir o continuado subfinanciamento público, compensado pelo crescente endividamento bancário, também não dava garantias de que as indemnizações compensatórias atribuídas não estivessem a financiar ineficiências de gestão e custos dispensáveis à prestação desse serviço.
177. As empresas do Grupo Transtejo auferem indemnizações compensatórias com vista a compensar os custos de exploração do serviço de interesse geral que prestam que não seja economicamente auto-sustentável.
178. Tratando-se de serviços de interesse geral financiados pelo Orçamento do Estado, é exigível, quer pelo direito comunitário, o Regulamento (CEE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, quer pelo direito interno, o DL 167/2008, de 26 de Agosto, que o Estado determine contratualmente quais as obrigações de serviço público impostas a cada uma das empresas operadoras desses serviços.
179. Todavia, até à data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho de 2010, não só as empresas não tinham uma concessão formal que as obrigasse à prestação de serviço público, como o Estado Português, e já passados dois anos desde a publicação daquele DL 167/2008, ainda não havia contratualizado com as empresas do Grupo Transtejo a identificação das respectivas obrigações de serviço de interesse geral a serem por elas cumpridas.
180. Devido a essa falta de contratualização, ou outra forma de determinação por parte de Estado, não se encontrava satisfeita uma das condições legais para que o Estado pudesse entregar indemnizações compensatórias, já que o art. 3.º do DL 167/2008, de 26 de Agosto, determina que estas subvenções públicas se destinam *a compensar custos de exploração resultantes de prestação de serviços públicos de interesse geral*, sendo estes, de acordo com o n.º 1 do art. 4.º do mesmo decreto-lei, *os serviços desenvolvidos por entidades públicas ou privadas, por determinação do Estado*.
181. Tal ausência de *determinação do Estado* ocorria por falta do próprio Estado que não tinha cumprido, pelo menos até à data dos trabalhos de campo da auditoria, o n.º 1 do art. 5.º daquele DL 167/2008, que impunha que a determinação para a prestação de serviço de interesse geral fosse confiada à entidade em causa mediante contrato com ele celebrado.
182. Mas também por responsabilidade das empresas do Grupo Transtejo que não tinham cumprido, até àquela data, Junho de 2010, o disposto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008, de 22 de Março, que determina, na sua al. b) do ponto II, que as empresas encarregues da prestação de serviço público *«(...) devem elaborar e apresentar ao Estado propostas de contratualização da prestação desse serviço (...)»*.
183. Em síntese, a **contratualização do serviço de interesse geral é relevante e necessária** para as empresas do Grupo Transtejo, tal como para as restantes empresas que prestam, ou venham a prestar, esse serviço, nomeadamente, para que:





184. ■ Seja cumprido o **princípio da legalidade** no que respeita à **atribuição** pelo Estado das **indenizações compensatórias**.
185. ■ O Estado salvguarde que o **planeamento**, a **organização** e as **características do transporte público oferecido pelas empresas é o adequado às necessidades** das populações, nomeadamente no respeitante à universalidade, continuidade, frequência e qualidade.
186. ■ **A oferta de serviço público de transporte urbano deixe de estar na dependência exclusiva da iniciativa e da vontade unilateral das empresas**, o que não dava garantias de que a oferta de serviço de interesse geral estava dimensionada à procura que o Estado deve satisfazer, o qual tanto pode estar, por defeito, a gerar deficiências nas características do serviço prestado, como, por excesso, a gerar défices operacionais nas empresas.
187. ■ O Estado garanta que a oferta de transporte público das empresas respeite o **equilíbrio** que deve existir **entre o interesse económico geral** das populações por este tipo de transporte e **as disponibilidades orçamentais** que o financiam.
188. De facto, sem contratualização não era seguro que a oferta das empresas não excedia, ou ficava aquém, do serviço que melhor correspondia às disponibilidades públicas para o seu financiamento, nomeadamente, face à procura, mas também, face a outras alternativas menos onerosas, como o transporte rodoviário.
189. ■ O Estado passe a **atribuir indenizações compensatórias assentes em modelos económicos**, e numa **estrutura de custos transparente**, que **acautelem eventuais subfinanciamentos**, que prejudicariam as empresas operadoras, ou **sobrecompensações**, nomeadamente através da assunção de custos que não são claramente de interesse público, o que muito prejudicaria os contribuintes do Orçamento do Estado que são quem, verdadeiramente, provê as subvenções públicas.
190. ■ O Estado possa, através do acompanhamento da execução dos contratos, **recolher indicadores auditáveis** que lhe permita avaliar, concomitantemente, as obrigações contratuais, a evolução da procura e dos custos subjacentes, bem como distinguir serviços auto-financiáveis daqueles que não o são, sendo que só estes devem ser apoiados pelo Orçamento do Estado.
191. ■ O Estado **assuma uma obrigação de financiamento, deixando de atribuir arbitrariamente as subvenções públicas**, as quais têm ficado sempre aquém das necessárias para cobrir os défices operacionais das empresas públicas de transportes urbanos, empurrando-as para a dependência crónica do endividamento bancário para que possam continuar a prestar um serviço com características que nem as empresas podem, racionalmente, sustentar, face aos seus interesses económicos, nem o Estado tem estado, satisfatoriamente, a financiar.
192. Acresce, ainda, que, em sede de contraditório, a Chefe do Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças referiu que foi constituído um grupo de trabalho com a missão de *«(...) apresentar uma proposta de contratualização para a prestação de serviço público relativamente às empresas de transportes (onde se inserem as empresas do Grupo Transtejo)»*, sendo que se encontrava *«(...) em fase de elaboração o relatório final do aludido Grupo de Trabalho»*.
193. Igualmente em sede de contraditório, informou o Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que *«(...) proceder-se-á, até final de 2010, à contratualização do serviço público com todas as empresas de transportes (...)»*.



7. ANÁLISE ECONÓMICO-FINANCEIRA DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO, ENTRE 2007 E 2009

7.1. As empresas descapitalizadas e em falência técnica

194. Os capitais próprios do Grupo Transtejo ascendiam, em 2009, a 96 milhões de euros negativos. Eram necessários 167 milhões de euros para repor os capitais sociais e saldar os capitais próprios negativos das duas empresas.

195. Entre 2007 e 2009, a degradação dos capitais próprios da Transtejo e da Soflusa consubstanciou-se no agravamento absoluto de 37,6 e 8,5 milhões de euros, respectivamente. Para tal contribuiu a incorporação anual dos prejuízos resultantes da exploração deficitária das suas actividades. (Vide quadro seguinte.)

QUADRO 5 - EVOLUÇÃO DOS CAPITALS PRÓPRIOS (€)

TT/SL	2007	2008	2009	Δ 09/07
Capital Próprio TT	(53.043.271)	(73.723.371)	(90.652.797)	70%
Capital Próprio SL	(4.764.656)	(9.848.606)	(13.266.235)	278%
Capital Próprio Grupo Transtejo	(56.724.748)	(78.474.448)	(96.142.381)	69%

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo e contas consolidadas.

196. Naquele triénio, o capital social da Transtejo e da Soflusa fixou-se, respectivamente, nos 53 e 10,5 milhões de euros, não se tendo verificado reforços do mesmo, naquele período. Em ambas as empresas, os capitais sociais encontravam-se totalmente absorvidos, o que colocava aquelas empresas em situação de falência técnica e, conseqüentemente, abrangidas pelo disposto no art. 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

197. Ademais, dado o agravamento da descapitalização das empresas, se estas não pertencessem ao Sector Empresarial do Estado, logo sem protecção do Estado, dificilmente teriam condições para, de *per si*, garantir a continuidade das suas actividades, isto é, de continuar a prestar o serviço de transporte público fluvial de passageiros.

198. Não obstante a situação líquida negativa da Transtejo e da Soflusa já ter, em 2009, superado, respectivamente, em 2,7 e 2,3 vezes o capital social, o accionista Estado continuou a não diligenciar no sentido do restabelecimento da adequada situação financeira das empresas.

199. Aliás, este cenário de descapitalização não é singular no Grupo Transtejo, verificando-se, igualmente, entre as empresas públicas que actuam no Sector dos Transportes, uma vez que também a Carris, a STCP, o Metropolitano de Lisboa, a Metro do Porto e a CP – Comboios de Portugal, EPE¹² estavam descapitalizadas, conforme se pode observar pelos dados constantes na caixa de informação seguinte com a designação “Panorama no Sector”.

200. Assim, ano após ano, apesar do contínuo agravamento dos capitais próprios, quer das empresas do Grupo Transtejo, quer das demais empresas do Sector dos Transportes, o Estado accionista não tem tomado, reiteradamente, medidas com vista à reversão dessa situação.

¹² Nesta análise integraram-se os indicadores da CP – Comboios de Portugal, EPE pese embora nem todos os serviços prestados por esta empresa tenham natureza de serviço público.



Panorama no Sector

As sete empresas do Sector Empresarial do Estado, nos segmentos fluvial, autocarro, metro e ferroviário, a actuarem em Lisboa e no Porto encontravam-se, em 2009, em falência técnica, encontrando-se total e crescentemente descapitalizadas devido à perda dos respectivos capitais próprios, os quais acumulavam, em 2009, 3,8 mil milhões de euros negativos, com destaque para a CP – Comboios de Portugal, EPE.

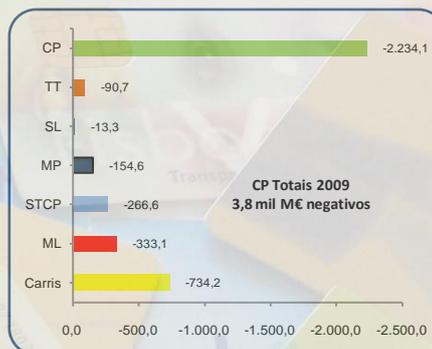
Quadro do sector 1 CAPITAL SOCIAL ABSORVIDO

2009	N.º vezes	Valor Absoluto (€)
TT	2,7	143.652.797
SL	2,3	23.766.234
Carris	5,5	897.706.363
STCP	4,3	346.276.412
ML	1,6	936.859.568
MP	21,6	162.078.767
CP	2,1	4.229.371.240

Fonte: Relatório & Contas de 2009 das empresas indicadas.
Cálculo: (capital próprio/capital social) -1
Nota: Metropolitano de Lisboa e CP - capital estatutário.

Gráfico do sector 1

CAPITAIS PRÓPRIOS EM 2009



A capitalização daquelas sete empresas, de forma a repor os seus capitais sociais/estatutários (2,9 mil milhões de euros), bem como solver os seus capitais próprios negativos (3,8 mil milhões de euros) custaria, em Dezembro de 2009, 6,7 mil milhões de euros, dos quais 167 milhões na Transtejo, SA e na Soflusa, SA.

De acordo com o SEC – Sistema Europeu de Contas, a injeção de capital direccionada para cobrir perdas acumuladas de exercícios anteriores é classificada como uma transferência de capital das Administrações Públicas para as empresas públicas, pelo que tal transferência seria considerada para efeitos do cálculo do défice.

7.2. Evolução do volume de negócios

201. Em 2009, cada uma das empresas alcançou um volume de negócios de cerca de 8,2 milhões de euros, o que representava, em relação a 2007, um decréscimo de 0,3% na Transtejo e um aumento de 9,5% na Soflusa, este influenciado pela ligação do metropolitano ao Terminal do Terreiro do Paço.
202. Como já referido, constitui objecto principal da Transtejo e da Soflusa a exploração de transporte fluvial de passageiros, ainda que seja perceptível a ausência de qualquer referência estatutária à prestação de serviço público. Aquelas Empresas exploravam, ainda, acessoriamente, outras actividades, directa ou indirectamente, relacionadas com a prestação de serviços de tráfego.
203. Desta forma, e como expectável, o **serviço de transporte fluvial de passageiros e de veículos** (este no caso da Transtejo) é o que tem significativa expressividade no volume de negócios daquelas empresas, o qual **foi, em 2009, responsável por 84% das receitas arrecadadas quer pela Transtejo, quer pela Soflusa**. Porém, não é displicente referir que da rentabilização das restantes áreas de negócio, cada uma delas conseguiu arrecadar, em 2009, cerca de 1,3 milhões de euros. (Vide valores constantes no quadro seguinte.)

QUADRO 6 – VOLUME DE NEGÓCIOS DA TRANSTEJO E DA SOFLUSA 2007-2009

(€)	2007		2008		2009	
	TT	SL	TT	SL	TT	SL
Volume de negócios¹³	8.219.152	7.486.866	8.305.697	8.526.653	8.191.846	8.200.593
Prestação de Serviços – Objecto Principal	6.889.062	6.251.789	6.980.906	7.129.331	6.871.972	6.848.055
Serviços de Tráfego – Passageiros	6.833.316	6.251.789	6.932.524	7.129.331	6.803.532	6.848.055
Serviços de Tráfego – Veículos	55.746	n.a.	48.382	n.a.	68.440	n.a.
Actividades Acessórias	1.330.090	1.235.077	1.324.791	1.397.322	1.319.874	1.352.538
Fretamento de Barcos	322.300	986.407	90.502	990.655	175.367	985.500
Turismo	278.695	n.a.	294.013	n.a.	283.272	n.a.
Espaços Comerciais e Publicidade	436.228	178.607	354.451	207.607	400.009	162.295
Parque de Estacionamento	85.468	47.644	83.087	54.481	82.135	55.201
Venda cartões para Passes e Outros	162.831	17.285	421.125	122.940	317.061	108.716
Outros	44.568	5.134	81.613	21.639	62.030	40.826

Fonte: R&C e Balancetes, 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

204. No período 2007-2009, o volume de negócios apresentou, nas duas empresas, o seguinte comportamento.
205. ■ Em 2008, quer na Transtejo, quer na Soflusa, as receitas advindas da prestação de serviços de tráfego apresentaram uma evolução positiva, destacando-se a Soflusa, cujas receitas, naquele ano, cresceram 14%, o que representou, face ao ano anterior, o embolsar de mais 877,5 mil euros. A ascensão no cômputo das receitas da Soflusa deveu-se, naquele ano, fundamentalmente, à abertura, em Dezembro de 2007, da estação de metro no Terreiro do Paço, melhorando desta forma a intermodalidade entre aqueles dois modos de transporte, o que potenciou, momentaneamente, o aumento da procura.
206. ■ No entanto, em 2009, quer as receitas provenientes da actividade principal, quer as da actividade acessória, sofreram uma moderada contracção em ambas empresas.
207. Expurgada aquela evolução positiva da procura da Soflusa e, portanto, das inerentes receitas no exercício de 2008, observa-se que as receitas provenientes da actividade da Transtejo e da Soflusa mantiveram-se, ao longo do triénio, praticamente constantes com oscilações pouco significativas. Este comportamento é consequência da já mencionada estagnação da procura, com reflexos directos nas receitas.
208. Não obstante o exposto, é também de referir que, desde Abril de 2008, a implementação de políticas sociais, nomeadamente dos títulos 4_18@escola.tp e do sub23@superior.tp¹⁴, os quais implicam a concessão de descontos de 50% sobre o preço normal fixado, gerou um **impacto diminutivo no cômputo das receitas directamente oriundas da prestação de serviços**, uma vez que a compensação financeira ressarcida às empresas é atribuída através de indemnização compensatória, a qual não é considerada para o cálculo do volume de negócios.
209. Em sede de contraditório, o Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo informou que «o impacto da implementação desses títulos (...), na receita directa da prestação de serviços foi de € 24.432,91 em 2008 e € 187.108,20 em 2009».

¹³

Para o cálculo do volume de negócios foram consideradas as contas 72 – prestação de serviços e 73 – proveitos suplementares, excluindo-se os trabalhos para a própria empresa, subsídios à exploração e indemnizações compensatórias.

¹⁴

Passes escolares com desconto de 50% na compra do título mensal, para os percursos ou áreas geográficas entre a residência e o estabelecimento de ensino dirigidos a crianças e estudantes do ensino não superior entre os 4 e os 18 anos inclusive, no caso do passe “4_18” (Decreto-Lei 186/2008, de 19 de Setembro), e dirigidos a estudantes do ensino superior, até aos 23 anos inclusive, no caso do passe “sub-23” (Decreto-Lei n.º203/2009, de 31 de Agosto).



7.3. Estrutura de resultados.

210. Em 2009, os RLE ascenderam a 16,9 milhões de euros negativos, na Transtejo, e a 3,4 milhões de euros negativos, na Soflusa, o que traduzia uma moderação desses resultados face a 2007, de 0,6 e 1,3 milhões de euros, respectivamente. Todavia, tal melhoria ficou a dever-se, em parte, ao menor consumo de combustível, mas sobretudo a acontecimentos externos às empresas e não a uma utilização mais eficiente dos seus recursos.

211. No Triénio 2007-2009, as empresas Transtejo e Soflusa apresentaram, respectivamente, a seguinte estrutura de resultados:

QUADRO 7 – RESULTADOS DA TRANSTEJO E DA SOFLUSA 2007-2009

(€)	TT			SL		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
RO	(11.511.929)	(13.272.919)	(10.747.232)	(6.082.632)	(6.112.587)	(5.803.884)
RF	(7.029.678)	(8.286.652)	(7.318.875)	(983.936)	(1.188.600)	(756.982)
RExt	657.138	884.889	1.141.563	2.362.220	2.221.348	3.146.909
RLE	(17.575.876)	(20.689.099)	(16.929.426)	(4.706.331)	(5.083.950)	(3.417.629)
Δ RLE		↑ 17,7%	↓ 18,2%		↑ 8,0%	↓ 32,8%

Legenda: RO = Resultados Operacionais; RF = Resultados Financeiros; RExt = Resultados Extraordinários; RLE = Resultado Líquido do Exercício; Δ RLE = Variação do Resultado Líquido do Exercício.

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

212. Em 2008 e em ambas as empresas, com excepção dos resultados extraordinários, verificou-se o agravamento dos restantes resultados, o que confluía para que os resultados líquidos do exercício se deteriorassem cerca de 18% na Transtejo e 8% na Soflusa, face ao ano anterior. Todavia, aquela tendência foi positivamente invertida no ano de 2009, tendo aqueles RLE melhorado, em termos absolutos, aproximadamente, 3,7 milhões de euros na Transtejo e 1,7 milhões de euros na Soflusa.

213. Face a esta matéria e em sede de contraditório, o Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo referiu que «(...) a menor degradação da situação económico-financeira da Soflusa é, em parte, explicada pelo facto da empresa-mãe assumir quase a totalidade dos custos decorrentes da estrutura organizacional. Naturalmente que, numa óptica consolidada, a empresa-mãe, recolhe igualmente esses benefícios».

214. a) A melhoria dos resultados operacionais, em 2009, das empresas do Grupo Transtejo resultou: do menor consumo de combustível (menos 423 mil litros), da diminuição do preço médio por litro de combustível e do aumento das indemnizações compensatórias.

■ No que respeita à Transtejo

GRÁFICO 3 – CUSTOS OPERACIONAIS TRANSTEJO (€)

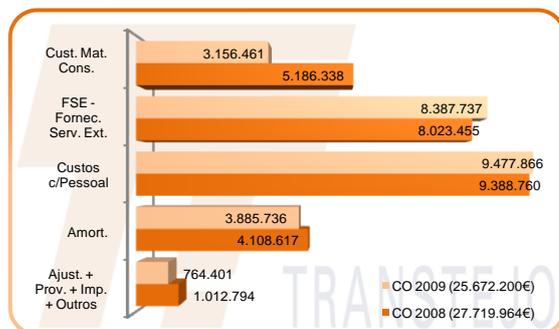
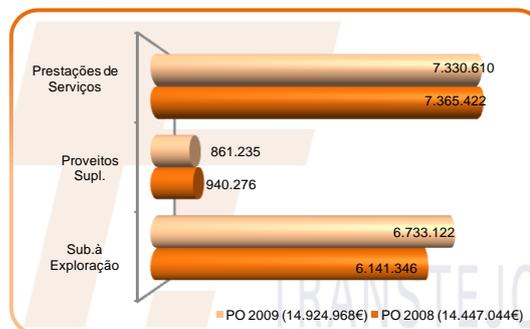


GRÁFICO 4 – PROVEITOS OPERACIONAIS TRANSTEJO 2009 (€)



Fontes: R&C 2009, demonstração de resultados por carreira da Transtejo.



215. Os **custos operacionais** na **Transtejo** totalizaram, em **2009**, 25 672 milhares de euros, os quais, face ao ano precedente, **decreceram 2 048 milhares de euros**.
216. Naquele ano, a redução verificada nos custos operacionais da Transtejo deveu-se, em mais de 90%, à poupança obtida nos gastos com combustível decorrente da diminuição no preço médio do gasóleo, cerca de 0,21 euros por litro, e da redução do consumo de combustível (foram gastos menos 161 812 litros de combustível, face ao ano anterior).
217. Da **estrutura de custos operacionais** destacam-se as seguintes rubricas:
218. ■ Em 2009, a Empresa suportou **custos com pessoal** no montante de 9 478 milhares de euros, os quais representaram 37% da estrutura de custos operacionais da Transtejo e absorveram 63,5% dos proveitos operacionais conseguidos para esse ano. O efectivo médio da empresa fixou-se, naquele ano, em 366 trabalhadores, pelo que cada trabalhador representou, em média, um custo anual de cerca de 25 895 euros. Entre 2008 e 2009, os custos com pessoal aumentaram 89 mil euros.
219. ■ Os **fornecimentos e serviços externos** (FSE) ascenderam, em 2009, a aproximadamente 8 388 milhares de euros, o que representou 33% dos custos operacionais totais. No cômputo total dos FSE, 81% daquele valor adveio dos seguintes custos:
- Conservação e Reparação.....2.849 milhares de euros;
 - Trabalhos Especializados.....1.231 milhares de euros;
 - Afretamento de Navios.....1.135 milhares de euros;
 - Vigilância Segurança e Limpeza.....931 milhares de euros;
 - Seguros.....714 milhares de euros.
220. Face ao ano anterior, não se verificou qualquer poupança ao nível desta rubrica, já que os FSE agravaram-se, em 2009, em cerca de 364 mil euros.
221. Assim, se, por um lado, os custos operacionais decreceram, em 2009, contribuindo para a melhoria dos resultados operacionais; por outro lado, também o aumento de 3% dos **proveitos operacionais** contribuiu, positivamente, para aquele resultado operacional. Todavia, aquele crescimento não resultou do incremento da procura e, por conseguinte, do aumento da cobrança desta receita, mas antes porque o montante de indemnizações compensatórias entregues pelo Estado, naquele ano, foi superior em cerca de 9,6%, face a 2008.
222. No que respeita à afectação dos **custos e proveitos operacionais por carreira da Transtejo**, e sustentado no quadro seguinte, é de referir que:

QUADRO 8 – CUSTOS E PROVEITOS OPERACIONAIS POR CARREIRA DA TRANSTEJO – 2009

	Custos Operacionais	%	Proveitos Operacionais	%
Montijo	6.674.772 €	26%	3.283.493 €	22%
Seixal	4.877.718 €	19%	1.940.246 €	13%
Cacilhas	10.268.880 €	40%	8.507.232 €	57%
Trafaria	3.594.108 €	14%	746.248 €	5%
Activ. Acessórias	256.722 €	1%	447.749 €	3%
Total	25.672.200 €	100%	14.924.968 €	100%

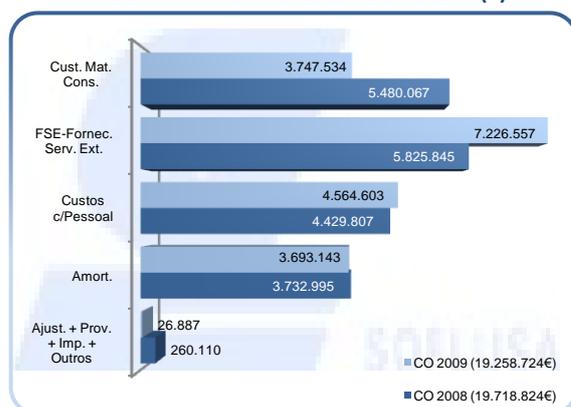
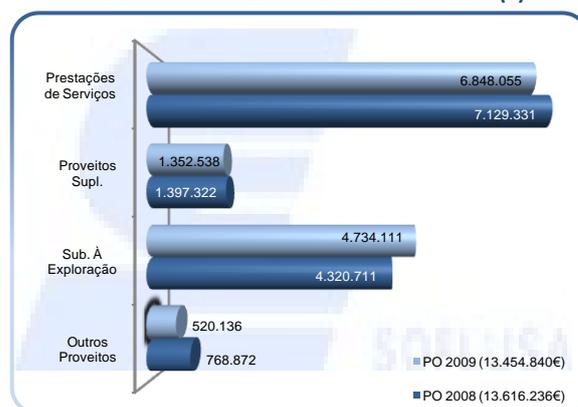
Fonte: % estimada com base no mapa de demonstração de resultados por carreira de 2009 (contas consolidadas).

223. ■ Quase 40% dos custos operacionais encontravam-se alocados à **carreira de Cacilhas**, a qual em 2009, e face às demais, foi a que mais passageiros transportou, cerca de 6,8 milhões¹⁵, e a que mais viagens realizou, 66 439 viagens.

¹⁵ Dado extraído da análise dos ficheiros cedidos pela Direcção Comercial relativa às validações efectuadas por carreira no ano de 2009 (resposta ao Pedido 4, n.º7, da DGTC).



224. ■ A **carreira do Montijo** foi responsável por 26% dos custos operacionais gerados em 2009, tendo transportado, aproximadamente, 1,1 milhões de passageiros e efectuado 15 857 viagens. Pese embora, esta carreira ocupe o segundo lugar na hierarquia dos custos operacionais (26%), não foi aquela que, seguidamente à carreira de Cacilhas, mais passageiros transportou, dado que esse lugar era ocupado pela **carreira do Seixal** que transportou, em 2009, cerca de 1,5 milhões de passageiros e foi representativa de 19% dos custos operacionais totais.
225. ■ No exercício económico de 2009, 57% dos proveitos operacionais obtidos pela Transtejo advinham da exploração da **carreira de Cacilhas**. Aliás, como expectável, já que esta é a carreira que mais passageiros transportou ao longo do ano, cerca de 6,4 vezes¹⁶ mais do que a média dos passageiros transportados nas demais três carreiras exploradas pela Transtejo.
226. ■ E, como se constata pelos dados insertos no quadro supra, depois de Cacilhas, foi representativo, no cômputo dos proveitos operacionais, o contributo da **carreira do Montijo** (22%), seguida da do **Seixal** (13%) e por fim a **carreira da Trafaria** (5%).
- No que respeita à Soflusa

GRÁFICO 5 – CUSTOS OPERACIONAIS SOFLUSA (€)**GRÁFICO 6 – PROVEITOS OPERACIONAIS SOFLUSA (€)**

Fonte: R&C 2009 da Soflusa.

227. A **Soflusa** atingiu, em **2009**, **custos operacionais inferiores, em cerca de 470 mil euros**, quando comparados com os alcançados em 2008. Muito contribuiu para aquela melhoria a diminuição do preço médio do gasóleo e, ainda, o facto de a frota daquela empresa ter consumido menos 261 526 litros de gasóleo.
228. Se, por um lado, a Empresa conseguiu uma poupança em termos absolutos de 1 732 milhares de euros na rubrica custo das matérias consumidas, por conta de factores externos favoráveis, por outro lado, os FSE incrementaram 24%, o que acabou por praticamente anular as vantagens económicas que o mercado dos combustíveis proporcionou à empresa, naquele ano.
229. Da **estrutura de custos operacionais** destacam-se as seguintes rubricas:
230. ■ Em 2009, conforme já referido, ressalta o crescimento em mais 1 401 milhares de euros dos **fornecimentos e serviços externos**, resultante das actividades de manutenção da frota, que totalizaram, naquele ano, 5 152 milhares de euros, o que significa que 71% dos gastos com FSE foram direccionados para conservação e reparação das embarcações.

¹⁶ $(\text{Montijo } (1.097.354) + \text{Seixal } (1.499.839) + \text{Trafaria } (589.940)) / 3 = 1.062.378$. $\text{Cacilhas } (6.823.149) / \text{média } (1.062.378) = 6,4$.



231. ■ Naquele ano, a Soflusa despendeu, com os seus 166 efectivos, aproximadamente 4 565 milhares de euros, o que perfaz um gasto anual médio de cerca de 27 498 euros por trabalhador. Face ao ano anterior, os **custos com pessoal** tiveram um incremento absoluto de cerca de 135 milhares de euros.
232. Note-se que, quanto a esta matéria e em 2009, não só o custo anual médio por trabalhador de 27 498 euros na Soflusa foi superior ao de 25 895 euros na Transtejo, como também a rubrica custos com pessoal cresceu mais nesta empresa do que na Transtejo (135 milhares de euros contra 89 milhares de euros).
233. No exercício económico de 2009, os **proveitos operacionais** conseguidos pela Soflusa fixaram-se em 13 454 milhares de euros, **menos 161 milhares do que os obtidos em 2008**. De facto, à excepção das indemnizações compensatórias entregues pelo Estado, todas as outras componentes de proveitos diminuíram no exercício económico de 2009. Assim, também na Soflusa se verificou o aumento aproximado de 9,6% da subvenção pública atribuída pelo Estado, pese embora, ao contrário do sucedido na Transtejo, aquele aumento não tenha sido suficiente para contrabalançar o decréscimo verificado nas outras componentes.

GRÁFICO 7 – CUSTOS E PROVEITOS UNITÁRIOS POR CARREIRA E POR PASSAGEIRO EM 2009 (€)



Fontes: R&C 2009 das empresas do Grupo Transtejo e resposta ao Pedido 4, n.º7, da DGTC.

234. No que respeita a ambas as empresas, como se pode verificar pelos dados insertos no gráfico anterior, correspondentes ao exercício de 2009, a **carreira da Trafaria era a mais deficitária** (diferencial de 4,8 euros entre o custo e o proveito operacional gerado por passageiro), **seguida da carreira do Montijo**, cujo défice por passageiro rondava os três euros. Já as carreiras de Cacilhas e do Barreiro apresentavam-se como aquelas cujos défices por passageiro eram mais diminutos, consubstanciados, respectivamente, em 0,29 e 0,65 euros. Não obstante estas serem as duas carreiras que mais custos operacionais geravam, eram também elas as principais geradoras de receitas para o Grupo Transtejo já que a procura, comparada com as demais carreiras, era, em média, 7,4 vezes superior.
235. Atente-se, porém, que nesta análise não foram considerados os custos de financiamento relacionados com a operação, já que as empresas recorrem, sistematicamente, ao endividamento bancário não apenas para financiar os investimentos, mas também a actividade corrente, logo, se se tivesse em conta os encargos financeiros da dívida, o défice por passageiro seria bem mais significativo.
236. Ademais, analisando o indicador da taxa de cobertura dos custos operacionais pelos proveitos operacionais, constatou-se que na carreira de Cacilhas os proveitos operacionais conseguidos permitiram, em 2009, cobrir cerca de 81% dos custos daquela natureza. Já na carreira da Trafaria apenas 21% dos custos operacionais foram suportados por proveitos advindos da exploração. Quanto às restantes carreiras aquele indicador apresentava as seguintes percentagens: Barreiro, 70%; Montijo, 49% e Seixal, 40%.

237. Conforme é observável, nenhuma das carreiras é auto-sustentável. Aliás, aquelas percentagens devem constituir um indicador informativo relevante aquando da futura contratualização do serviço público com o Estado, uma vez que permite aferir, com rigor, qual o esforço financeiro do Orçamento do Estado necessário por carreira, caso se mantivessem os mesmos padrões e características da oferta, e sem prejuízo de as empresas intentarem, continuamente, pela racionalização dos custos e pela maior eficiência na aplicação dos dinheiros públicos.
238. Note-se, porém, que poderá não ser razoável que o Estado venha a assumir a totalidade do défice de exploração, ainda que decorrente do serviço público prestado, isto porque não é categórico que a totalidade do défice de exploração advenha única e exclusivamente do subfinanciamento público. Assim, a contratualização apresenta-se como uma janela de oportunidade na definição dos custos a serem subvencionados pelo Orçamento do Estado, os quais só podem ser os estritamente necessários ao funcionamento do transporte público de passageiros, com os padrões de qualidade e segurança estritamente exigíveis.
239. Ainda no que se refere à estrutura dos resultados operacionais, importa tecer as subsequentes considerações quanto à taxa de cobertura dos custos operacionais, em ambas as empresas, tendo por referência o quadro a seguir apresentado.

QUADRO 9 – TAXA DE COBERTURA DOS CUSTOS OPERACIONAIS 2007 – 2009

	Com o efeito das IC		Sem o efeito das IC	
	TT	SL	TT	SL
2007	55%	65%	32%	43%
2008	52%	69%	30%	47%
2009	58%	70%	32%	45%
média	55%	68%	31%	45%

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

Cálculo: com efeito das IC = $\text{proveitos operacionais} / \text{custos operacionais}$;
sem o efeito das IC = $(\text{proveitos operacionais} - \text{IC}) / \text{custos operacionais}$.

240. ■ Em 2009, 58% dos custos operacionais da Transtejo foram cobertos pelos proveitos operacionais. Porém, se a estes se expurgar o efeito das indemnizações compensatórias, a taxa de cobertura dos custos operacionais desce para 32%.
241. ■ Numa análise comparada, a Soflusa apresentava, face à Transtejo, melhores taxas de cobertura dos custos operacionais, conseguindo, em 2009, chegar aos 70%. Contudo, sem o efeito positivo das subvenções públicas aquele indicador descia para os 45%.
242. ■ Assim, em média, nos três exercícios considerados, a taxa de cobertura dos custos operacionais na Transtejo e na Soflusa era de 55% e 68%, respectivamente. Taxas essas que diminuíam consideravelmente, para 31% no caso da Transtejo e para 45% no caso da Soflusa, caso não se considerasse, no cálculo daquele indicador, os montantes respeitantes às indemnizações compensatórias.
243. ■ Face ao exposto, é perceptível o peso significativo das indemnizações compensatórias no cômputo dos proveitos operacionais das duas empresas e, por conseguinte, na cobertura dos custos operacionais incorridos. No triénio, 2007-2009, as indemnizações compensatórias atribuídas representaram na Transtejo e na Soflusa, 43% e 34%, dos proveitos operacionais totais alcançados.¹⁷
244. Tem-se, ainda, a referir que,

¹⁷ Transtejo: $\text{IC } 2007+2008+2009 (5.740.052\text{€}+6.141.346\text{€}+6.733.122\text{€}) / \text{proveitos operacionais } 2007,2008,2009 (13.959.209\text{€}+14.447.044\text{€}+14.924.968\text{€}) = 42,9\%$;
Soflusa: $\text{IC } 2007+2008+2009 (4.019.882\text{€}+4.320.711\text{€}+4.734.111\text{€}) / \text{proveitos operacionais } 2007,2008,2009 (11.535.597\text{€}+13.616.236\text{€}+13.454.840\text{€}) = 33,8\%$

GRÁFICO 8 – CUSTOS OPERACIONAIS VS PROVEITOS OPERACIONAIS VS VOLUME DE NEGÓCIOS TRANSTEJO (€)

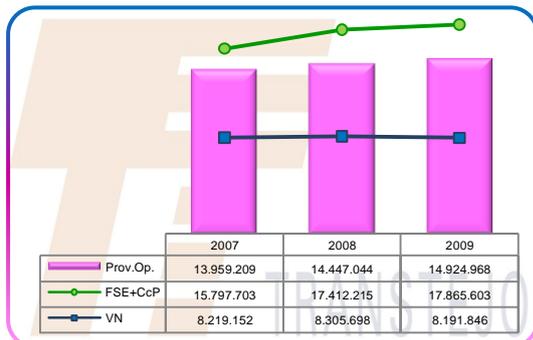
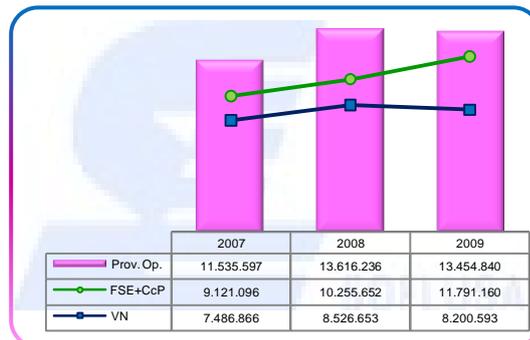


GRÁFICO 9 – CUSTOS OPERACIONAIS VS PROVEITOS OPERACIONAIS VS VOLUME DE NEGÓCIOS SOFLUSA (€)



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.
FSE – fornecimentos e serviços externos; CcP – custos com pessoal; VN – volume de negócios

245. Quanto à Transtejo:
246. ■ Os proveitos operacionais conseguidos, no triénio, revelaram-se insuficientes para cobrir as duas rubricas de custos mais significativas para a empresa: os custos com pessoal e os FSE. Note-se que somente estes custos representaram, em 2009, 70% dos custos operacionais totais (*Vide gráfico 3 – Custos Operacionais Transtejo*). Em 2009, o somatório daquelas duas rubricas, que totalizava 17,9 milhões de euros, superou em cerca de 20% os proveitos operacionais, ou seja, em termos absolutos, aproximadamente 2,94 milhões de euros.
247. ■ No último exercício económico analisado, 2009, as receitas geradas pela actividade, o volume de negócios, cerca de 8,2 milhões de euros, não foi suficiente para cobrir os custos com pessoal (9,5 milhões de euros), já que estes excederam aproximadamente 16% daquelas receitas.
248. Quanto à Soflusa:
249. ■ Contrariamente ao que se passava na Transtejo, na Soflusa os proveitos operacionais permitiram fazer face às expensas com os custos com pessoal e FSE. Aliás, tais rubricas absorveram, em 2009, 88% dos proveitos operacionais.
250. ■ Não obstante aqueles custos não atinjam as mesmas proporções verificadas na Transtejo, a representatividade dos custos com pessoal e FSE no volume de negócios é significativa. Tomando como referência o triénio 2007-2009, aqueles absorveram, individualmente, em média, respectivamente, 55% e 73% do volume de negócios.¹⁸
251. **b) Melhoria, em 2009, dos resultados financeiros do Grupo Transtejo devido à redução do prejuízo da Soflusa no exercício e da queda das taxas de juro do mercado.**

¹⁸ Custos com pessoal(2007+2008+2009) / volume de negócios(2007+2008+2009) = (4.423.998€+4.429.807€+4.564.603€) / (7.486.866€+8.526.653€+8.200.593€) = 55,4%
Fornecimentos e serviços externos(2007+2008+2009) / volume de negócio(2007+2008+2009) = (4.697.098€+5.825.845€+7.226.557€) / (7.486.866€+8.526.653€+8.200.593€) = 73,3%

■ No que respeita à Transtejo

GRÁFICO 10 – CUSTOS FINANCEIROS TRANSTEJO (€)

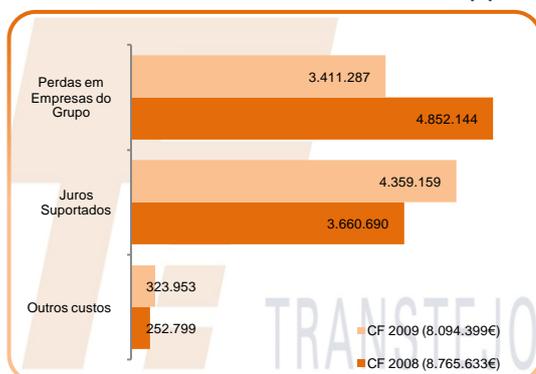
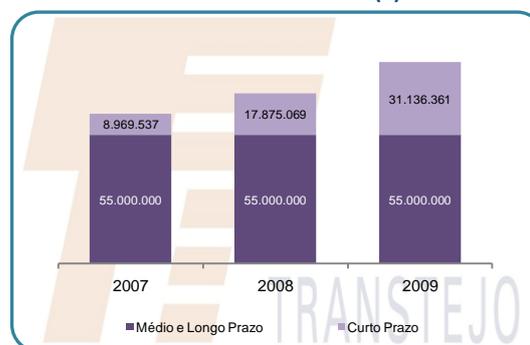


GRÁFICO 11 – ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO CP E MLP A 31 DE DEZEMBRO 2007-2009 (€)



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 da Transtejo.

252. Ao longo do triénio 2007-2009, a Transtejo apresentou, ininterruptamente, resultados financeiros negativos, sendo, no entanto, de notar que de 31-12-2008 para 31-12-2009 se assistiu a um desagravamento dos resultados financeiros de 8 287 negativos para 7 319 milhares de euros negativos, pese embora o incremento de 74% do passivo bancário de curto prazo. (Vide gráficos anteriores.)
253. É facto que os juros bancários suportados pela empresa aumentaram, uma vez que o passivo bancário também aumentou. Todavia, a Transtejo beneficiou das flutuações do mercado bancário verificadas naquele ano, cujas taxas de juro média pagas¹⁹ passaram:
- de 4,47%, em 2008, para 3,78%, em 2009, nos empréstimos de médio e longo prazo;
 - de 5,63%, em 2008, para 3,49%, em 2009, nos empréstimos de curto prazo.
254. Tal circunstância permitiu que a Transtejo contraísse empréstimos bancários em condições mais vantajosas não só para fazer face às necessidades de tesouraria e de investimento, como também para financiar a subsidiária, a Soflusa.
255. Também contribuiu para a redução dos **custos financeiros**, em cerca de 1.441 mil euros, o impacto das perdas em Empresas do Grupo, visto que no exercício económico de 2009, a Soflusa conseguiu reduzir em cerca de 1 666 milhares de euros a negatividade dos resultados líquidos do exercício (Vide Quadro 7 – Resultados da Transtejo e da Soflusa 2007-2009).
256. Para a melhoria, em 2009, dos resultados financeiros concorreram, igualmente, os proveitos financeiros que totalizaram 775 mil euros, mais 62% do que no ano anterior, em resultado dos ganhos financeiros conseguidos dos derivados financeiros contratualizados pela Transtejo.

■ No que respeita à Soflusa

257. Como se aduz dos dados constantes no *Quadro 7 – Resultados da Transtejo e da Soflusa 2007-2009*, os resultados financeiros da Soflusa apresentaram-se sempre negativos, pese embora, no exercício de 2009, a Empresa tenha registado uma melhoria daqueles resultados, decorrente do decréscimo de 37% dos encargos financeiros totais, particularmente os associados a empréstimos, quer bancários (↘ 34%), quer do seu accionista, a Transtejo (↘ 44%).
258. Não obstante o crescimento absoluto dos capitais alheios, em 2009, em cerca de 3,3 milhões de euros, a Soflusa conseguiu, ainda assim, obter considerável diminuição dos encargos financeiros devido à diminuição das taxas de juro.

19 Em resposta ao Pedido I, n.º32 – Transtejo, da DGTC.

GRÁFICO 12 – JUROS SUPORTADOS SOFLUSA 2007-2009 (€)

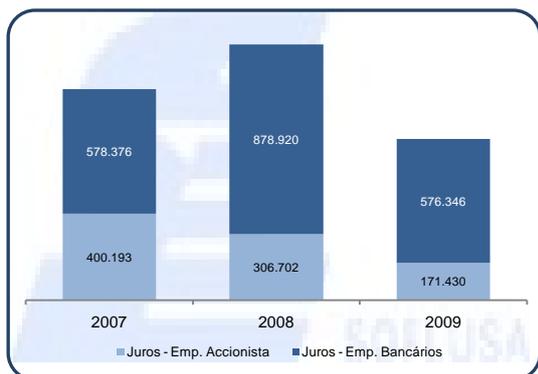
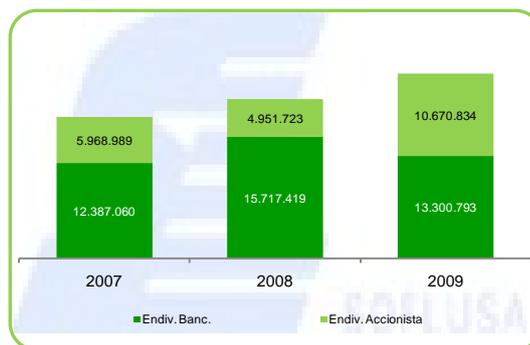


GRÁFICO 13 – ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO E ACCIONISTA A 31 DE DEZEMBRO 2007-2009 (€)



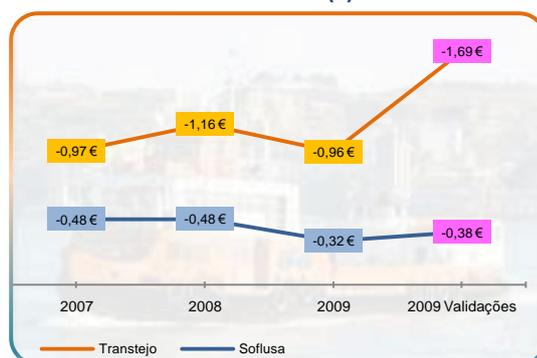
Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 da Soflusa.

259. Contribuíram, assim, favoravelmente para os resultados financeiros, os seguintes factos:
260. ■ A 31 de Dezembro de 2009, as dívidas a instituições de crédito apresentavam uma redução absoluta de 2,4 milhões de euros, face ao ano 2008, que, aliado à queda das taxas de juro do mercado ocorrida do decurso daquele ano, permitiu desagravar o impacto daqueles encargos no resultado financeiro da empresa.
261. ■ Apesar do agravamento do endividamento junto do accionista, em mais do dobro, constatou-se que os juros que lhe foram afectos reduziram-se significativamente. Tal adveio «*das melhores condições aplicáveis aos financiamentos contratados pela Transtejo*»²⁰, a qual aplica à Soflusa as melhores taxas de mercado por si conseguidas.
262. Os proveitos financeiros obtidos por esta empresa foram, ao longo do triénio 2007-2009, residuais, pelo que o impacto nos resultados financeiros foi diminuto.
263. **c) Melhoria, em 2009, dos resultados extraordinários decorrentes da anulação de provisões.**
264. Os resultados extraordinários foram os únicos resultados positivos que ambas as empresas conseguiram alcançar no triénio em análise. Como se verifica pelos dados do *Quadro 7 – Resultados da Transtejo e da Soflusa 2007-2009*, no exercício de 2009 ocorreu um acréscimo desses resultados de 256,7 mil euros, na Transtejo, e de 925,6 mil euros, na Soflusa.
265. Em 2009, os custos extraordinários agravaram-se em ambas as empresas, pelo que a melhoria dos resultados extraordinários sucedeu pela via dos proveitos extraordinários.
266. De facto, na sequência da celebração de um protocolo assinado entre a Transtejo e o Metropolitano de Lisboa, datado de 1 de Setembro de 2009, aquela empresa passou a assumir a responsabilidades pelo pagamento das obras efectuadas pelo Metropolitano no Terminal do Cais do Sodré e, conseqüentemente, a Transtejo e a Soflusa passaram a reflectir nas demonstrações financeiras aquele evento, procedendo à anulação da totalidade das provisões constituídas até àquela data: 3 623 milhares de euros, na Transtejo e 1 045 milhares de euros, na Soflusa, o que beneficiou os respectivos proveitos extraordinários.
267. **d) Melhoria dos resultados líquidos do exercício, em 2009: contributo favorável dos mercados energético e financeiro.**
268. No Triénio 2007-2009, as empresas do Grupo Transtejo reflectiram nas demonstrações financeiras individuais resultados líquidos do exercício negativos. Porém, em 2009, aqueles resultados, ainda que negativos, registaram uma evolução positiva, de 18,2%, na Transtejo, e de 32,8%, na Soflusa.

²⁰ Transcrição inserta no Relatório e Contas de 2009 da Soflusa, Pag.12.

269. Conforme já foi destacado ao longo desta análise económico-financeira, alguns factores externos às empresas, nomeadamente as flutuações favoráveis advindas dos mercados, energético e financeiro, muito contribuíram para o desagravamento dos resultados negativos operacionais e financeiros, os quais, por sua vez, tiveram impacto directo nos resultados finais.
270. Considerando o número oficial de passageiros transportados pelas empresas do Grupo Transtejo, por cada passageiro estava associado um prejuízo de 0,96 euros na Transtejo e de 0,32 euros na Soflusa. Todavia, caso no cálculo deste indicador se tivesse em conta o número da procura real com base nas validações efectuadas, então **o prejuízo por passageiro elevava-se para 1,69 euros, na Transtejo, e 0,38 euros, na Soflusa**²¹.

GRÁFICO 14 – PREJUÍZO POR PASSAGEIRO (INCLUINDO IC)
2007-2009 (€)



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo e resposta ao Pedido 4, n.º7, da DGTC.

7.4. Défices de tesouraria e perda de autonomia financeira

QUADRO 10 – INDICADORES ECONÓMICO-FINANCEIROS DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO

Indicadores	Transtejo			Soflusa		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Rentabilidade do Activo Total (%)	(51,7)	(56,9)	(29,7)	(9,8)	(11,8)	(8,7)
Liquidez Geral (%)	64,3	34,6	34,1	13,3	13,8	11,7
Autonomia Financeira (%)	(153,4)	(203,0)	(158,7)	(9,9)	(22,85)	(33,65)
Fundo de Maneio (€)	(5.065.978)	(17.993.504)	(28.445.907)	(18.176.287)	(20.230.809)	(23.636.274)
EBITDA (€)	(5.835.819)	(8.221.662)	(6.156.814)	(1.502.526)	(2.141.872)	(2.110.741)
EBITDA sem IC (€)	(11.575.876)	(14.363.008)	(12.889.936)	(5.521.408)	(6.462.583)	(6.844.851)

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

Fórmulas: rentabilidade do activo = (RLE/activo total); liquidez geral = (activo circulante/passivo circulante); autonomia financeira = (capital próprio/activo total); fundo de maneio = (activo circulante – passivo circulante); EBITDA = resultados operacionais (sem amortizações, provisões, ajustamentos).

Nota: No cálculo do passivo circulante expurgou-se o montante relativo aos subsídios ao investimento – proveitos diferidos.

271. No triénio, as **rentabilidades do activo total** de ambas as empresas de transporte público fluvial apresentaram-se negativas, induzidas pela obtenção de resultados líquidos negativos, não obstante fosse visível uma melhoria desse indicador no último exercício económico analisado, 2009.
272. De facto, em 2009, a negatividade dos resultados líquidos do exercício nas empresas decresceu cerca de 18,2%, na Transtejo, e 32,8%, na Soflusa, contribuindo, assim, para a evolução positiva da rentabilidade do activo. Por outro lado e na Transtejo, o activo registou um acréscimo absoluto de 20,8 milhões de euros, dos quais, destacaram-se os cerca de 10,6 milhões de euros que respeitaram à transferência das responsabilidades técnicas e financeiras do Terminal Fluvial do Cais do Sodré

²¹ Procura com base nas validações: Transtejo (10.010.282 = 6.823.149 + 1.097.354 + 1.499.839 + 589.940); Soflusa (8.957.017).



para o domínio da Transtejo e o aumento em 5,7 milhões de euros dos créditos concedidos à subsidiária Soflusa (créditos sobre terceiros).

273. Quanto à **liquidez**, verificou-se que nos três anos económicos analisados, quer a Transtejo quer a Soflusa, reflectiam uma **situação problemática de gestão de tesouraria**, sendo baixa a capacidade que as empresas tinham em solver os compromissos de curto prazo com recurso a activos com a mesma liquidez. Note-se que este indicador tem vindo a agravar-se, em particular na Transtejo, dado que enquanto em 2007 era possível garantir que cerca de 64% do passivo exigível a curto prazo fosse coberto com activos da mesma natureza, já em 2009, aquela percentagem passou para os 34%.
274. A degradação ocorrida no período considerado ficou a dever-se, substancialmente, aos aumentos das dívidas de curto prazo a instituições de crédito e, ainda, a fornecedores de imobilizado, consubstanciadas, em termos absolutos, respectivamente, no acréscimo aproximado de 13,3 e 3 milhões de euros. Entre 2008 e 2009, a 31 de Dezembro, as contas caucionadas mais que duplicaram o seu valor, passando de 7,9 milhões de euros para 17,9 milhões de euros e os descobertos bancários aumentaram de cerca de 10 para 13,2 milhões de euros.
275. O acréscimo na rubrica de fornecedores de imobilizado encontra-se associado a novos investimentos, nomeadamente, à construção em curso de dois novos *ferries*, bem como à transferência do Terminal Fluvial do Cais do Sodré para a responsabilidade da Transtejo que originou a assunção da responsabilidade pelo pagamento anual faseado daquele imobilizado ao seu construtor, o Metropolitano de Lisboa.
276. Assim, quer a Transtejo, quer a Soflusa, apresentaram, a 31 de Dezembro dos três anos indicados, **défices de tesouraria**, os quais ascendiam, no fim do exercício de 2009, a 28,4 milhões de euros, na Transtejo, e 23,6 milhões de euros, na Soflusa.
277. Conforme já evidenciado neste relatório, as duas empresas apresentaram, no triénio 2007-2009, ininterruptamente capitais próprios negativos, ou seja, encontravam-se descapitalizadas e, por conseguinte, prova evidente da **crecente perda de autonomia financeira** daquelas empresas para financiar os seus investimentos. Assim, a fonte primária de financiamento destas empresas incidia em capitais alheios, o endividamento bancário, aos quais estavam associados custos de financiamento.

QUADRO 11 – ACTIVO TOTAL LÍQUIDO, PASSIVO TOTAL E BANCÁRIO DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO

(€)	Transtejo			Soflusa		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Activo Total Líquido	34.582.097	36.315.035	57.106.755	47.976.832	43.101.782	39.427.444
Passivo Total	87.625.368	110.038.406	147.759.553	52.741.287	52.950.387	52.693.679
Passivo Bancário	63.969.537	72.875.069	86.136.361	18.356.049	20.669.142	23.971.627

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

Nota: No caso da Soflusa, SA e no cômputo da rubrica passivo bancário, entendeu-se integrar o montante correspondente aos empréstimos que o accionista Transtejo contratualiza, uma vez que são aplicadas taxas de juro de mercado. Assim, os empréstimos do accionista quantificavam-se em: 2007 – 5.968.989€; 2008 – 4.951.723€; 2009 – 10.670.834€.

278. Com efeito, desde 2007 que o passivo total da Transtejo apresentava um aumento de 69%, cerca de 60 milhões de euros, dos quais 22 milhões de euros advieram do aumento de financiamento junto da banca. Em 2009, o passivo bancário, que rondou os 86,1 milhões de euros, já ultrapassava em 51% o activo total líquido desta empresa que, naquele ano, alcançou 57,1 milhões de euros.
279. No caso da Soflusa, em três anos, o activo total líquido passou de 47 977 milhares de euros, em 2007, para 39 427 milhares de euros, em 2009, mas o passivo manteve-se, praticamente, constante. Todavia, as rubricas de dívidas a instituições de crédito e ao accionista (que contratualizava com a Soflusa empréstimos aplicando taxas de juro de mercado) aumentaram, de 2007 para 2009, cerca de 5,6 milhões de euros. Assim, pese embora a situação de dependência de capitais alheios não fosse tão preocupante como na Transtejo, o certo é que, em 2009, o passivo bancário, no qual se incluem os empréstimos do accionista, absorvia 61% do activo total líquido da Soflusa.



280. Quando analisado o **EBITDA** (logo sem se incluir os custos inerentes às amortizações) as receitas geradas pela actividade, acrescidas dos subsídios do Estado ao funcionamento, eram consideravelmente insuficientes para cobrir os custos da actividade, défice que as empresas têm vindo a anular através do recurso sistemático ao endividamento bancário, agravando, desse modo, a situação económico-financeira. Embora as indemnizações compensatórias tenham aumentado, em 2009, cerca de 9,6%, face ao ano anterior, o EBITDA ficou-se, naquele ano, nos 6,2 milhões de euros negativos, na Transtejo, e nos 2,1 milhões de euros negativos, na Soflusa.

Panorama no Sector

Os gráficos seguintes integram a procura que cada empresa registava nos documentos oficiais, ainda que se saiba que a contagem de passageiros na região de Lisboa é efectuada, em parte, com base em inquéritos e não nas validações dos títulos, pelo que não é possível efectuar uma comparação rigorosa entre estas empresas.



Fonte: R&C 2009 das empresas indicadas.

Em 2009, a Metro do Porto, SA, face às demais empresas públicas dos transportes, atendendo aos avultados investimentos e ao facto de ter uma estrutura de financiamento assente no endividamento bancário, é aquela cujos custos operacionais e financeiros são os mais elevados por passageiro transportado, cerca de 2,90 euros e 1,03 euros, respectivamente. O mesmo se aplica à distribuição do prejuízo por passageiro que embora não tenha sido a Metro do Porto, SA (com 138,4 milhões de euros negativos) a empresa do sector que tenha registado resultados líquidos do exercício mais negativos, cabendo esse lugar ao Metropolitano de Lisboa, EPE (com 148,6 milhões de euros negativos) foi, no entanto, aquela cujo prejuízo diluído pelos passageiros transportados é maior, cerca de 2,63 euros negativos, isto porque o número de passageiros transportados pela Metro do Porto, SA é consideravelmente menor do que os transportados pelo Metropolitano em Lisboa, EPE.

No entanto, refira-se que os custos operacionais do Metropolitano de Lisboa encontravam-se subavaliados uma vez que aquela Empresa não amortizava o imobilizado correspondente às infra-estruturas de longa duração.

As empresas do segmento fluvial, Transtejo, SA e Soflusa, SA, com um número de passageiros significativamente menor por comparação com outros modos de transporte urbano, apresentavam custos operacionais por passageiro expressivos: cerca de 1,46 euros na Transtejo, SA e 1,79 euros na Soflusa, SA.

Logo após a Metro do Porto, com um prejuízo de 2,63 euros, a Transtejo foi a empresa que apresentou o maior prejuízo por passageiro, 0,96 euros, seguida do Metropolitano de Lisboa, 0,84 euros, e da Soflusa, 0,32 euros, enquanto as empresas que exploram o segmento autocarro, a STCP e a Carris, registaram prejuízos operacionais na ordem dos 0,18 euros e 0,17 euros por passageiro, respectivamente.



8. O ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO DAS EMPRESAS

281. O endividamento do Grupo Transtejo que ascendia, em 2009, a 99,4 milhões de euros tinha-se agravado em 23 milhões de euros, entre 2007 e 2009, tendo as empresas pago, nesse triénio, 11,8 milhões de euros em juros bancários.
282. Como referido, o transporte público urbano de passageiros não é auto-sustentável e as subvenções que têm vindo a ser atribuídas pelo Estado não têm sido suficientes para colmatar os défices de exploração anualmente gerados.
283. Assim, as empresas do Grupo Transtejo, tal como as restantes empresas públicas do sector dos transportes, recorrem ao endividamento bancário para colmatar os défices de tesouraria.
284. Entretanto, como também vai sendo necessário efectuar investimentos com vista a prestar um serviço que garanta crescente qualidade e segurança e como as empresas não libertam, em regra, fundos suficientes para os financiar, também os sucessivos planos de investimento vão sendo, na parte que não beneficia de apoios públicos, suportados no passivo remunerado, especialmente no endividamento bancário.
285. Aliás, como referiu o Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo, em sede de contraditório, «no triénio em análise, 2007, 2008, 2009, o investimento efectuado pela empresa ascendeu a 27 milhões de euros, para cuja cobertura financeira a empresa apenas recebeu 9 milhões de euros (34%) de participações do Estado».
286. De notar, todavia, que, no que respeita ao Grupo Transtejo, a venda, no exercício de 2008, de dois navios, na sequência do fecho da carreira de ligação ao Parque das Nações, em Lisboa, gerou uma mais-valia de 183,9 milhares de euros que serão afectos ao financiamento da aquisição dos dois *ferries* que estavam, à data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho de 2010, em fase de construção.
287. Naquele Grupo, a Transtejo recorre, junto da banca, à dívida de curto, médio e longo prazo e a Soflusa apenas recorre a empréstimos de curto prazo junto das entidades bancárias e do accionista, a Transtejo.
288. Em 31 de Dezembro de 2009, a dívida bancária do Grupo Transtejo ascendia a 99 437 milhares de euros, dos quais 55 000 milhares de euros correspondiam a empréstimos de médio e longo prazo que estavam totalmente avalizados pelo Estado Português. A dívida de curto prazo das empresas totalizava, naquela data, 44 437 milhares de euros, valor que se aproximava da dívida de médio prazo. Assim, em três anos a dívida bancária do Grupo Transtejo cresceu 30%, no montante de 23 milhões de euros. (Ver quadro seguinte.)

QUADRO 12 – ENDIVIDAMENTO BANCÁRIO DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO

Empréstimos (€)	Transtejo			Soflusa		
	31-12-2007	31-12-2008	31-12-2009	31-12-2007	31-12-2008	31-12-2009
Bancários Curto Prazo	8.969.537	17.875.069	31.136.361	12.387.060	15.717.419	13.300.793
Bancários M/L Prazo	55.000.000	55.000.000	55.000.000	-	-	-
Do accionista	-	-	-	5.968.989	4.951.723	10.670.834

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

289. Aliás, na Transtejo, a totalidade do activo já não chegava para pagar a dívida bancária, a qual ultrapassava, em 31 de Dezembro de 2009, 1,51²² vezes o activo total. Quanto à Soflusa, também naquela data, o seu endividamento, considerando a dívida accionista, representava 61%²³ do activo total.

²² Total dos empréstimos bancários/activo total em 31-12-2009.

²³ (Empréstimos de curto prazo+ accionista)*100/activo total.



290. Mas quando se considera a totalidade do capital alheio, e não apenas o correspondente ao endividamento bancário, verifica-se que em ambas as empresas os seus compromissos de curto e de médio prazo eram, em 31 de Dezembro de 2009, superiores ao activo total, o que significa que todos os bens imobilizados, existências, dívida de terceiros e tesouraria não chegavam para pagar todos os compromissos assumidos, situação que também ocorria nas restantes empresas públicas que prestam serviço público de transporte urbano de passageiros.
291. De facto, o **passivo das empresas ultrapassava o respectivo activo total em 2,59 vezes, na Transtejo, e em 1,34 vezes, na Soflusa.** (Vide gráfico do sector 5.)
292. Acresce que, no triénio em causa, 2007-2009, as duas empresas do Grupo Transtejo haviam pago às entidades bancárias financiadoras encargos financeiros no total de 11,896 milhões de euros²⁴, dos quais cerca de 10,732 milhões pagos pela Transtejo e 1,164 milhões pagos pela Soflusa. (Vide quadro seguinte.)

QUADRO 13 – JUROS PAGOS ENTRE 2007 E 2009 PELAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO

Juros Pagos (€)	31-12-2007	31-12-2008	31-12-2009	Total
Transtejo	2.711.697	3.660.690	4.359.159	10.731.546
Soflusa	983.936	1.188.600	748.259	2.042.470
Ao accionista	400.193	306.702	171.430	878.325
Às Entidades Bancárias	583.743	881.898	576.829	1.164.145

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

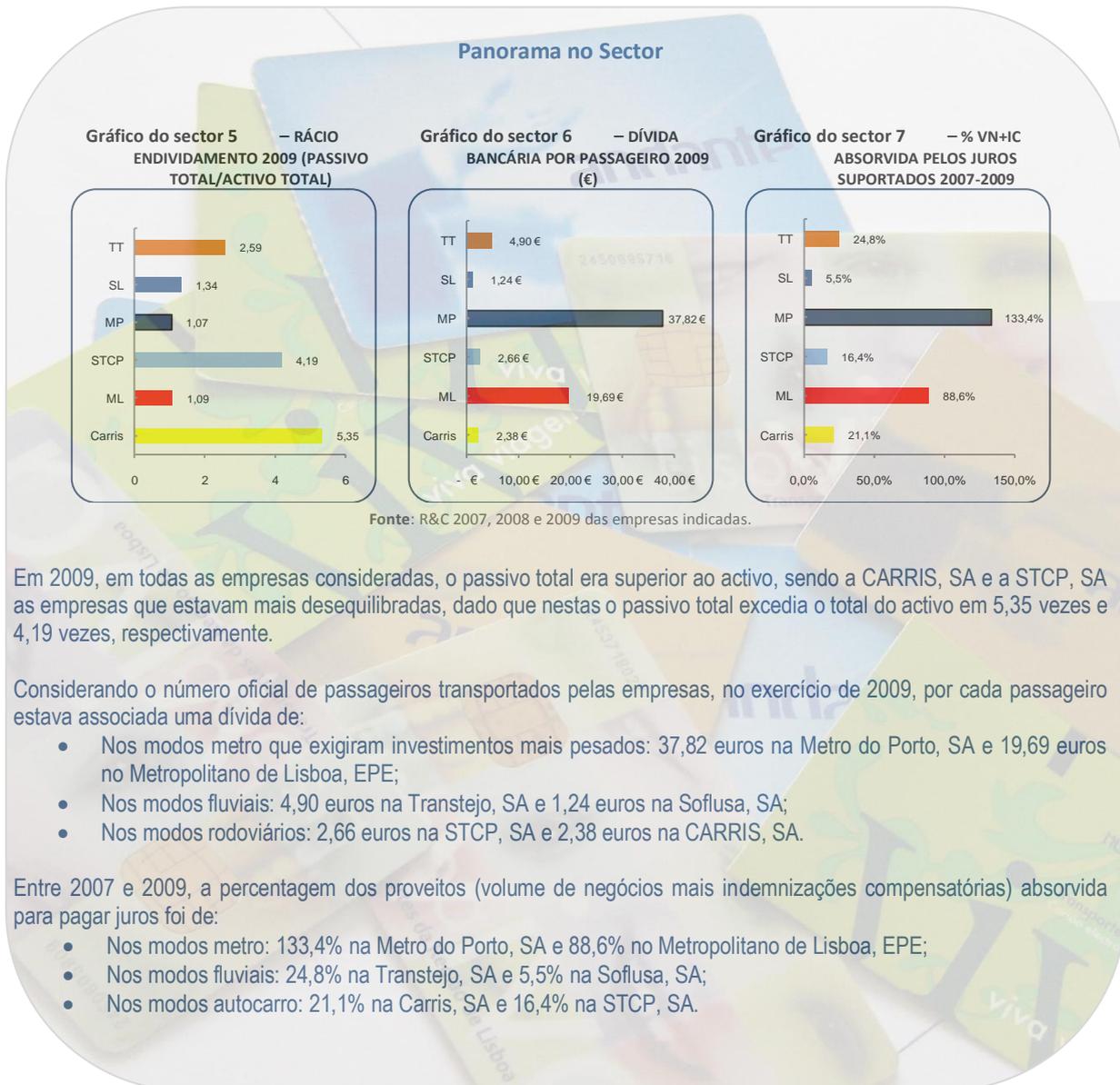
293. Tal significa que, em termos agregados, **no triénio 2007-2009, os juros suportados pela Transtejo absorveram 24,8% da totalidade das receitas decorrentes do volume de negócios da empresa acrescido dos subsídios à exploração**²⁵ entregues pelo Estado, enquanto na Soflusa essa percentagem situou-se nos 5,5%.
294. Finalmente, e como se pode aferir pelos dados da caixa de texto “Panorama no Sector” a seguir apresentada, em média, no triénio 2007-2009, **nas empresas públicas do sector dos transportes públicos urbanos a actuar na região de Lisboa e do Porto**²⁶, **49,9% da totalidade do volume de negócios acrescido das indemnizações compensatórias foi aplicada no pagamento dos encargos financeiros da dívida bancária.**
295. E, ainda numa perspectiva agregada, como **31,7% desses proveitos advêm do financiamento público**, então **a totalidade das indemnizações compensatórias** atribuídas, entre 2007 e 2009, pelo Estado àquelas empresas, **que totalizaram 352,1 milhões de euros, foi absorvida para o pagamento de juros da dívida bancária, os quais ascenderam a 553,7 milhões de euros.**
296. Aquelas percentagens são reveladoras de como **o endividamento das empresas públicas, a actuar no sector dos transportes públicos urbanos, é de importância crítica e a não ser contido em tempo oportuno empurrará as empresas para o colapso de tesouraria, o que porá em causa o serviço de interesse geral que prestam.**
297. Em períodos de maior crescimento económico, esta situação pode não ser tão visível porque os sucessivos avales concedidos pelo Estado, em períodos de maior liquidez na banca financiadora, permitiram às empresas não apenas continuar a operar, mas fazê-lo com padrões de qualidade acima do que as suas possibilidades económicas o permitiam.

²⁴ Não são incluídos os juros pagos pela Soflusa à Transtejo.

²⁵ Transtejo: VN(24.716.695€)+Sub.Expl(18.614.526€)=43.331.221€; Soflusa: VN(24.214.112€)+Sub.Expl.(12.947.005€)=37.161.117€.

²⁶ Não se integrou nesta análise os dados correspondentes aos Comboios de Portugal, EPE.

298. Todavia, até este recurso, o do Estado estar a avaliar a dívida, que é o que verdadeiramente tem permitido que as empresas continuem a operar, é cada vez mais exíguo devido quer aos limites do Orçamento do Estado para a concessão de avales, quer pela diminuição de liquidez no mercado bancário.
299. E, conseqüentemente, sem uma intervenção célere do Estado, através do financiamento adequado do serviço público prestado e do saneamento financeiro das empresas, os problemas de tesouraria destas poderão implicar a necessidade de terem de vir a contrair as respectivas ofertas, com vista à necessária redução de custos, o que terá imediatas conseqüências na vida quotidiana das pessoas.



9. ESFORÇO FINANCEIRO DO ORÇAMENTO DO ESTADO

300. Entre 2007 e 2009, os quase 41 milhões de euros provenientes do Orçamento do Estado financiaram, em termos médios e acumulados, 39% da operação e 34% do Investimento das empresas do Grupo Transtejo.
301. Entre 2007 e 2009, o esforço do Orçamento do Estado junto do Grupo Transtejo totalizou cerca de 40 948 milhares de euros, 31 791 milhares de euros para apoiar a exploração e 9 157 milhares de euros para financiar o investimento, tendo, ainda, avalizado empréstimos bancários cujo saldo em dívida era, em 2009, de 55 000 milhares de euros. (Vide quadro seguinte.)

QUADRO 14 – ESFORÇO DO ORÇAMENTO DO ESTADO 2007-2009

(€)		2007	2008	2009	Total	
IC (líquida)	TT	5.734.700,00	6.133.989,13	6.596.861,90	31.790.697,33	
	SL	4.019.881,90	4.301.273,73	4.625.848,57		
Compensação para passes “4_18” e “Sub-23” ²⁷	TT	-	-	112.055,25		
	SL	-	-	74.246,60		
Subsídio PAII ²⁸	TT	-	-	109.900,44		
	SL	-	19.436,86	62.502,95		
PIDDAC	TT	-	4.070.000,00	5.087.500,00		9.157.500,00
Garantias Bancárias (Saldo em Dívida)	TT	-	-	55.000.000,00		55.000.000,00

Fontes: Resposta ao Pedido 1 da DGTC e R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

9.1. Subsídios ao funcionamento

302. Dispõe o art. 3.º do DL 167/2008, de 26 de Agosto (que aprova o Regime Jurídico para a atribuição de subvenções públicas) que o financiamento público à actividade das empresas destina-se a compensar custos de exploração resultantes de prestação de serviços de interesse geral.
303. São serviços de interesse geral, para efeitos da atribuição de subvenções públicas, «(...) os serviços desenvolvidos por entidades públicas ou privadas, por determinação do Estado, com vista a assegurar a provisão de bens e serviços essenciais, tendentes à satisfação das necessidades fundamentais dos cidadãos, sempre que não haja garantia de que os mecanismos do mercado assegurem por si só a sua provisão de forma plena e satisfatória» (n.º 1 do art. 4.º daquele DL 167/2008).
304. Ora, ainda que a actividade desenvolvida pelas empresas do Grupo Transtejo não seja realizada por determinação do Estado, uma vez que este nem consignou, nem contratualizou com as empresas a prestação do serviço público de transporte fluvial, facto é que em ambas as empresas a oferta tem vindo a ser estruturada com vista à prestação de um serviço público de transporte e não em busca de rentabilização do negócio, já que há carreiras e horários claramente deficitários, face aos preços praticados.
305. Efectivamente, o serviço de transporte oferecido pelas empresas do Grupo Transtejo encerra características de serviço público, como seja a universalidade e a continuidade em locais e em períodos de baixa procura a preços e descontos sociais que são, com excepção dos aplicados ao serviço de turismo, determinados administrativamente pelos Governos e não os necessários para cobrir os custos da actividade, o que justifica o financiamento do Orçamento do Estado.
306. Assim, entre 2007 e 2009, o Grupo Transtejo recebeu, do Estado, 31 791 milhares de euros para compensar os preços e descontos praticados na sua actividade; dos quais, 18 688 milhares de euros recebidos pela Transtejo e 13 103 milhares de euros recebidos pela Soflusa. (Vide Quadro 14 – Esforço do Orçamento do Estado 2007-2009.)
307. Integram esse apoio à exploração as transferências do Orçamento do Estado que visam compensar os tarifários destinados aos clientes estudantes, o 4_18@escola.tp e o sub23@superior.tp, bem como os destinados a compartilhar as empresas pelos encargos decorrentes da eliminação das restrições horárias nos passes Terceira Idade.
308. Os montantes dos subsídios ao funcionamento provenientes, anualmente, do Orçamento do Estado apresentaram-se, entre 2007 e 2009, sempre crescentes, tendo aumentado, em média nas duas

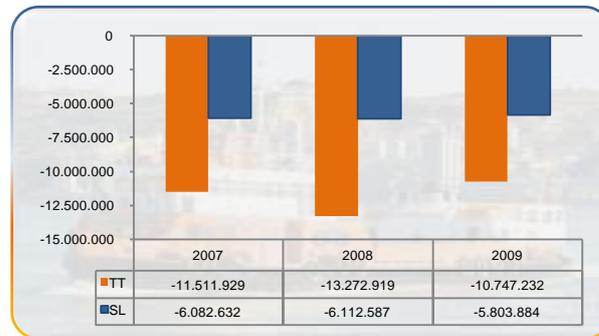
²⁷ Passes escolares com desconto de 50% na compra do título mensal, para os percursos ou áreas geográficas entre a residência e o estabelecimento de ensino dirigidos a crianças e estudantes do ensino não superior entre os 4 e os 18 anos inclusive, no caso do passe “4_18” (Decreto-Lei 186/2008, de 19 de Setembro), e dirigidos a estudantes do ensino superior, até aos 23 anos inclusive, no caso do passe “sub-23” (Decreto-Lei n.º203/2009, de 31 de Agosto).

²⁸ Programa de Apoio Integrado ao Idoso criado por Despacho Conjunto, de 1 de Julho de 1994, dos Ministros da Saúde e do Emprego e da Segurança Social.

empresas, 7,6% em 2008 e 9,6% em 2009, percentagens acima da inflação. (Vide Quadro 14 – Esforço do Orçamento do Estado entre 2007 e 2009.)

309. Todavia, aqueles apoios não têm sido suficientes para cobrir os défices operacionais da actividade, já que as empresas registaram, em todos os anos daquele período, resultados operacionais negativos, os quais, em termos acumulados, somaram na Transtejo 35 532 milhares de euros negativos e na Soflusa 17 999 milhares de euros negativos. (Vide gráfico seguinte.)

GRÁFICO 15 – RESULTADOS OPERACIONAIS DAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 2007-2009 (€)

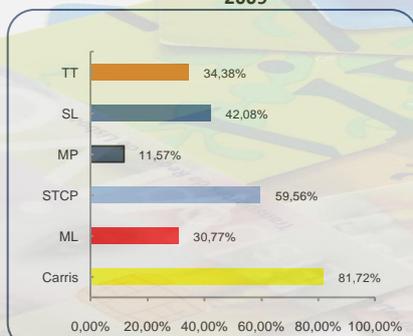


Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

310. É, ainda, de notar que embora a Transtejo tenha vindo a auferir, em termos absolutos, valores superiores à Soflusa, esta tem sido mais beneficiada, já que a percentagem que essas subvenções cobrem dos défices operacionais tem sido, nos exercícios em análise, sempre superior à da Transtejo. Em termos agregados, entre 2007 e 2008, os subsídios públicos à actividade cobriram 34% do défice operacional, na Transtejo, e 42%, na Soflusa.
311. Assim, entre 2007 e 2009, apesar de **39% dos proveitos²⁹ das empresas do Grupo Transtejo terem correspondido a subsídios ao funcionamento provenientes do Orçamento do Estado**, ainda assim essas empresas geraram, no triénio, défices operacionais acumulados no montante de 53 531 milhares de euros negativos.
312. Tal significa que as indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado ao Grupo Transtejo não têm sido suficientes para cobrir os défices da exploração, pelo que as empresas do Grupo Transtejo, assim como as restantes empresas deste mesmo sector de actividade, têm recorrido ao endividamento bancário para colmatar esses défices gerados pela actividade.

Panorama no Sector

Gráfico do sector 8 % COBERTURA DAS IC NOS RESULTADOS OPERACIONAIS 2007-2009



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas indicadas.

Entre 2007 e 2009, no que respeita à percentagem de cobertura das indemnizações compensatórias nos resultados operacionais negativos das empresas públicas que prestam serviço de transporte urbano em Lisboa e no Porto, verifica-se que apenas a CARRIS, SA, com uma média de quase 82%, e a STCP, SA, com uma média de quase 60%, têm taxas de cobertura das indemnizações compensatórias sobre os resultados operacionais negativos superiores às empresas do Grupo Transtejo que alcançaram 42%, a Soflusa, SA, e 34%, a Transtejo, SA.

Foram as empresas que exploram os modos metropolitanos as menos beneficiadas com, respectivamente, quase 31%, o Metropolitano de Lisboa, EPE, e quase 12%, a Metro do Porto, SA.

²⁹ Excluindo os trabalhos para a própria empresa.



313. Em termos globais e acumulados, entre 2007 e 2009:
314. ► As duas empresas do Grupo Transtejo acumularam, sem se considerar o efeito positivo das indemnizações compensatórias recebidas, 85 322 milhares de euros de resultados operacionais negativos;
315. ► **O Orçamento do Estado**, através da atribuição de indemnizações compensatórias no montante de 31 791 milhares de euros, **cobriu 37% dos resultados operacionais negativos** das duas empresas, naquele triénio;
316. ► Na prática, naquele período de tempo, **cerca de 63% do défice operacional das empresas, que ascendeu a 53 531 milhares de euros, foi financiado com recurso ao endividamento bancário.**
317. E, para além das Indemnizações compensatórias recebidas do Orçamento do Estado não serem suficientes para cobrir os défices operacionais, **o Estado tarda na entrega desses subsídios às empresas.**
318. De facto, para agravar a situação de endividamento das empresas, também tem contribuído a prática de o Estado só disponibilizar as indemnizações compensatórias às empresas já nos últimos meses dos exercícios, compelindo-as, face à relevância dos montantes em causa para as respectivas tesourarias, a antecipar essas receitas através da contracção de empréstimos bancários de curto prazo. Assim, quando finalmente arrecadam as indemnizações compensatórias, há uma percentagem significativa das mesmas que vai directamente para pagar os encargos financeiros decorrentes dessa antecipação, o que significa que há uma parte desse dinheiro público que acaba por ser desaproveitado por não ser aplicado naquilo que deveria.
319. Aliás, **se se considerasse que a taxa de desconto nominal de 6,08% que consta do Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado em 7 de Julho, seria a estimativa para o custo de oportunidade do capital das empresas, então o atraso na entrega das indemnizações compensatórias**, para além dos custos de financiamento que acarretou, **também se traduziu, entre 2007 e 2009, num custo de oportunidade para as duas empresas de 736,5 milhares de euros³⁰**, distribuídos da seguinte forma: 435,2 milhares de euros para a Transtejo e 301,3 milhares para a Soflusa.

9.2. Subsídios ao investimento

320. Entre 2007 e 2009, o Estado, através do PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central, transferiu para a Transtejo 9 157,5 milhares de euros com vista a financiar alguns projectos de investimento realizados pela empresa, como sejam a construção de dois *ferryboats*, a conclusão das obras de remodelação do Terminal Fluvial da Trafaria e o reforço do sistema e dos equipamentos de bilhética.
321. Naquele triénio, as Empresas do Grupo Transtejo realizaram investimentos que ascenderam a 26 942 milhares de euros, dos quais a Soflusa apenas executou 1%, sendo que daquele total 52,7% destinaram-se a pagar as obras de remodelação do Terminal do Cais do Sodré e 31,6% corresponderam ao pagamento por conta da construção de dois *ferryboats*. (Vide quadro seguinte.)

³⁰ Indemnização compensatória (IC) x (n.º de meses até à entrega da primeira tranche de IC/12) x taxa de desconto nominal.

QUADRO 15 – DESPESAS COM INVESTIMENTOS NAS EMPRESAS DO GRUPO TRANSTEJO 2007-2009

(mil €)		Aquisição de Navios	Terminal Cais do Sodr�	Beneficia�o Terminais	Beneficia�o Navios/Pont�es	Investimentos Correntes/outros	Total
2007	TT	-	-	475,1	686,3	454,0	1.695,4
	SL	-	-	-	-	80,0	
2008	TT	4.259,0	-	373,0	13,0	844,0	5.679,0
	SL	-	-	-	-	190,0	
2009	TT	4.250,7	14.189,5	282,7	274,8	570,2	19.567,9
	SL	-	-	-	-	-	
Total		8.509,7	14.189,8	1.130,8	974,1	2.138,2	26.942,3

Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

322. Ora, como se verificou, a actividade desenvolvida pelas empresas do Grupo Transtejo não gera receitas suficientes para cobrir a totalidade dos respectivos custos operacionais, logo as empresas também não geram disponibilidades que possam financiar os investimentos.
323. Em suma, **em termos globais e agregados, o Orçamento do Estado financiou, naquele triénio, 34% dos Investimentos realizados pelo Grupo Transtejo e os remanescentes 66%, 17 784,8 milhares de euros, foram concretizados com recurso ao endividamento bancário.**
324. Ainda no âmbito dos investimentos realizados, destacam-se os seguintes.

9.2.1. As obras de constru o da interface no Terminal Fluvial do Cais do Sodré

325. **O Secretário de Estado dos Transportes**, através do Despacho SET n.º 75-XII/92, de 17 de Dezembro, **incumbiu o Metropolitano de Lisboa, EPE, de proceder ao estudo, concep o e constru o** da interface entre o transporte fluvial e o metropolitano no **Cais do Sodré**, sendo que, por imposi o do Despacho SET n.º 22-XII /93, de 24 de Setembro, as duas empresas do Grupo Transtejo deveriam prestar toda a colabora o que fosse solicitada pelo Metropolitano.
326. Tais obras, a cargo do Metropolitano de Lisboa, EPE, ficaram concluídas em Maio de 2004, data em que começaram a ser utilizadas pelo Grupo Transtejo, tendo a Transtejo participado, nomeadamente, na aprova o dos estudos e projectos relativamente às obras a executar.
327. Em 1 de Setembro de 2009, cinco anos depois de tais obras estarem concluídas, o Metropolitano de Lisboa, EPE, e a Transtejo celebraram um Protocolo³¹, no qual acordaram, entre outros, que a Transtejo se obrigava a pagar aquelas obras executadas no Terminal Fluvial do Cais do Sodré, previamente suportadas pelo Metropolitano de Lisboa, EPE, num total de 14 189 534,72 euros (mais IVA) acrescidos de 313 066,91 euros referentes aos encargos financeiros suportados pelo Metropolitano de Lisboa, EPE.
328. Assim, em Dezembro de 2009, em cumprimento do protocolado, ainda que com um atraso de 3 meses³², a Transtejo efectivou o primeiro pagamento ao Metropolitano de Lisboa, EPE, no montante de 1 000 000,00 euros.
329. Ocorre que a  linea e) do art. 8.º dos Estatutos da Transtejo publicados em Anexo ao DL 150/92, de 21 de Julho, determina que compete   Assembleia-geral «*autorizar a aquisi o ou aliena o de bens imóveis, bem como a realiza o de investimentos, quando, em cada caso, o valor exceda o correspondente 20% do capital social da Transtejo, SA*».
330. Ora, 20% do capital social da Transtejo correspondia a 10 600 000,00 euros (20% x 53 000 000,00), ou seja, aquele investimento no Terminal do Cais do Sodré necessitava, por imposi o estatutária, de ter sido, previamente   sua execu o, autorizado pela Assembleia geral da Transtejo, o que não aconteceu.

³¹ Protocolo ratificado pelo conselho de administra o da Transtejo, em 10-09-2009.

³² O primeiro pagamento deveria ter sido realizado em Setembro de 2009, conforme Cláusula Quinta do Protocolo ratificado pelo CA em 10-09-2009.





331. Aliás, só os custos decorrentes do contrato inicial (sem se considerar os trabalhos a mais e a revisão de preços) ascenderam a 11 717 404,80 euros, isto é, valor que já exigia que o respectivo investimento fosse submetido à aprovação da Assembleia geral da Transtejo.
332. Ora, as sociedades anónimas pertencentes ao Sector Empresarial do Estado estão obrigadas ao cumprimento da lei, mas gozam de independência e autonomia e as decisões dos accionistas são tomadas em órgão próprio, isto é, em Assembleia geral e não por despacho.
333. Aliás, de acordo com o n.º 1 do art. 10.º do DL 558/99, de 17 de Dezembro, alterado pelo DL 300/2007, de 23 de Agosto, «*os direitos do Estado como accionista são exercidos através da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças, que pode delegar (...) por despacho conjunto nos ministros responsáveis pelo sector*».
334. Assim, em termos práticos:
335. **1. Os Despachos da Secretaria de Estado dos Transportes não substituem, nem podem extravasar, as competências dos órgãos sociais da empresa**, ainda que tal intenção de realizar as obras no Terminal Cais do Sodré e de essas serem executadas pelo Metropolitano de Lisboa, EPE, pudesse ter sido legitimada por um acordo formal entre as duas empresas.
336. **2. Os gestores da Transtejo aceitaram que o Metropolitano de Lisboa, EPE, executasse as obras no Cais do Sodré, mas não acautelaram saber, oficialmente, qual o montante previsto desse investimento**, nomeadamente para que pudessem, com rigor, provisionar a despesa, preparar as fontes de financiamento, mas também submeter à Assembleia geral a aprovação desse investimento.
337. **3. Os gestores que ratificaram a aprovação do Protocolo, em 10-09-2009, no que respeita à assunção dos pagamentos das obras executadas no Terminal fluvial do Cais do Sodré, autorizaram a realização de despesa ilegal**, porque, como referido, esse investimento teria de ter sido autorizado pela Assembleia geral, como manda a alínea e) do art. 8.º dos Estatutos da Transtejo, publicados no DL 150/92, de 21 de Julho.
338. **4. Consequentemente, o milhão de euros pagos pela Transtejo ao Metropolitano de Lisboa, EPE, por conta daquele Protocolo assinado em 1 de Setembro de 2009**, por não ter subjacente a autorização da Assembleia geral da Transtejo, poderia consubstanciar um pagamento ilegal passível de responsabilidade financeira sancionatória no âmbito da alínea b) do n.º 1 do art. 65.º da Lei 98/97, de 26 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei 48/2006, de 29 de Agosto.
339. Todavia, em sede de contraditório veio o Presidente do conselho de administração da Transtejo informar que «*a ratificação da autorização para a realização desta operação foi concedida – reconhece-se que extemporaneamente – pelo Accionista (...)*» na Assembleia geral de 28 de Setembro de 2010.
340. Importa, ainda, salientar a importância de a Transtejo pagar ao Metropolitano de Lisboa, EPE, as obras por este custeadas já que é aquela quem delas efectivamente usufrui.
341. Finalmente, tendo por referência Junho de 2010, momento do trabalho de campo da auditoria, **os desacertos de gestão cometidos em relação às obras de construção que ocorreram no Cais do Sodré estavam a ser repetidos na obra em curso no Terminal fluvial do Terreiro do Paço**, as quais também estavam a cargo do Metropolitano de Lisboa, EPE.
342. Efectivamente, ainda que as empresas do Grupo Transtejo não tivessem efectivado, até Junho de 2010, qualquer pagamento por conta dessas obras, nem esse pagamento estivesse, ainda, protocolado com o Metropolitano de Lisboa, EPE, é certo, e adequado, que o custo inerente a essas obras venha a ser, oportunamente, suportado pelo Grupo Transtejo. Todavia, para além de as obras não terem sido, até àquela data, autorizadas por qualquer dos órgãos sociais do Grupo Transtejo, também este desconhecia,



formalmente, qual o custo previsto da obra, não tendo, conseqüentemente, sido constituída uma provisão nas contas para fazer face a este encargo futuro.

9.2.2. A construção de dois ferries

343. Após a realização de um concurso público internacional, foi celebrado, em **25 de Novembro de 2008**, com a Navalria – Docas, Construções e Reparações Navais, SA, um **contrato** que visa, sucintamente, construir e entregar dois navios, iguais entre si, para o transporte, cada um, de 360 passageiros e 20 veículos automóveis.
344. O **preço do contrato** (sem IVA) ascende a **13 930 000,00** euros (6 965 milhares de euros cada navio).
345. O **prazo de entrega** dos navios era, de acordo com a Cláusula 13ª do contrato, o seguinte:
- O **1.º navio até 25 de Novembro de 2009**;
 - O **2.º navio** 2,5 meses após entrega do 1.º navio e nunca em prazo superior a 14,5 meses após assinatura do contrato, isto é, **até 7 de Fevereiro de 2010**.
346. Todavia, em Junho de 2010, data dos trabalhos de campo da auditoria, portanto já ultrapassado o prazo limite para a entrega dos dois navios, o construtor, Navalria, SA, não tinha entregado nenhum dos navios, não tendo, sequer, iniciado as respectivas provas de mar.
347. A Cláusula 14ª daquele contrato, de 25 de Novembro de 2008, que respeita às Penalidades, dispõe que «o Armador [a Transtejo] tem direito a exigir do Construtor [a Navalria, SA] uma multa por cada dia de mora de entrega de qualquer um dos Navios», acrescentando que «em todo o caso, o montante total a pagar, por Navio, a título de penalidades é limitado ao máximo de vinte por cento (20%) do valor actualizado do Navio».
348. Até àquela data do trabalho de campo da auditoria, a Transtejo, em cumprimento do escalonamento previsto na respectiva Cláusula 11ª do contrato, havia pago 60% do preço de cada navio, nas datas indicadas no quadro seguinte.

QUADRO 16 – PAGAMENTOS EFECTUADOS PELA AQUISIÇÃO DE DOIS FERRIES ATÉ JUNHO DE 2010

(€)	Pagamentos (sem IVA)			
	%	Descrição	1.º Navio C002	2.º Navio C003
Nov/2008	10%	Preço do Navio	696.500	696.500
Jan/2009	20%	Aquando do assentamento da quilha	1.393.000	1.393.000
Nov/2009	20%	Aquando do assentamento das máquinas	1.671.600	1.671.600
Dez/2009	10%	Aquando do lançamento à água	696.500	696.500
Total		Pagos 60% do Preço de cada Navio	4.457.600	4.457.600
22 Abr/2010	20%	Nota de débito (do valor do navio C002)	(1.393.000)	-
21 Mai/2010	20%	Nota de débito (do valor do navio C003)	-	(1.393.000)

Fonte: Resposta ao Pedido 5, n.º3 da DGTC.

349. Estava, assim, por pagar 40% do preço que, de acordo com aquela Cláusula 11ª, só seria pago do modo seguinte: 20% aquando do início das provas de mar e os restantes 20% aquando da assinatura do Auto de Recepção Provisória.
350. Entretanto, face aos atrasos na entrega dos navios, a Transtejo emitiu duas notas de débito, uma para cada navio, a primeira em Abril de 2010 e a segunda em Maio de 2010, cada uma no montante de 1 393 000,00 euros, que corresponde exactamente a 20% do preço dos navios, a penalidade máxima prevista na Cláusula 14ª do contrato para o atraso na entrega dos navios.



351. Da análise da execução deste contrato, importa referir o que segue:
352. 1) A decisão dos gestores da Transtejo de, ao invés de aplicar as multas previstas contratualmente, emitir notas de débito pelo valor total das penalidades máximas, prejudicou a Transtejo e beneficiou o construtor, Navalria, SA.
353. De facto, ao contrário do que estava previsto no n.º 1 da Cláusula 14ª do contrato, a Transtejo não exigiu ao construtor uma multa por cada dia de mora no prazo da entrega dos navios, tendo optado por emitir duas notas de débito pelo valor total das penalidades máximas, decisão que teve os seguintes impactos:
354. ⇒ Prejudicou a Transtejo porque *receber agora* é diferente de *não pagar mais tarde*.
355. Se tivesse aplicado as multas, a Transtejo teria começado a receber dinheiro desde 26 de Novembro de 2009, respeitante ao atraso na entrega do 1.º navio, e desde 8 de Fevereiro de 2010, respeitante ao atraso na entrega do 2.º navio. Assim, ao optar por um futuro acerto de contas em vez de aplicar as multas, a Transtejo deixou de receber, no tempo contratualizado, os 2 786 000 euros (20% do preço de cada navio que correspondem às penalidades máximas), não beneficiando do custo de oportunidade de ter esse dinheiro disponibilizado em tesouraria.
356. Tal significa que se se considerasse que a taxa nominal de 6,08% que consta no Despacho n.º 13 208/2003 da Ministra de Estado e das Finanças, publicado em 7 de Julho, seria a estimativa para o **custo de oportunidade do capital das empresas**, então o **não recebimento imediato nos cofres da empresa das multas diárias traduziu-se, desde a data em que começaram a ser devidas e até 30 de Julho de 2010, data da conclusão dos trabalhos de campo da auditoria, num custo de oportunidade total de 56 501,60 euros³³** correspondentes: 36 836,26 euros ao 1º navio e 19 665,34 euros ao 2.º navio.
357. ⇒ Beneficiou a construtora porque *pagar agora* é diferente de *não receber mais tarde*.
- De facto, ao não ter exigido o pagamento das multas diárias, a Transtejo permitiu que o construtor não tivesse de fazer esforços de tesouraria para satisfazer esses pagamentos.
358. 2) Em nenhuma circunstância deve a Transtejo pagar mais do que 80% do preço dos navios para que seja cumprido o contratado e para que seja salvaguardado o princípio da concorrência subjacente à celebração deste contrato para a construção e entrega dos dois navios.
359. Efectivamente, como o construtor ultrapassou todos os prazos contratuais para a entrega dos navios, a penalidade máxima deve ser aplicada, exemplarmente, para que:
360. ● seja cumprido o contratualizado;
361. ● a Transtejo possa beneficiar de alguma compensação pelo prejuízo que o atraso da entrada ao serviço dos navios está a provocar;
362. ● seja salvaguardado o princípio da concorrência que está subjacente ao concurso público internacional. A não aplicação das multas contratuais colocaria em causa todo o processo de concurso, porque o prazo de entrega é um dos critérios relevantes, critério esse que também permitiu que fosse este construtor, e não outro concorrente, que tivesse ganhado o concurso internacional, pelo que a não aplicação das multas enviesaria todo o concurso, prejudicando os concorrentes preteridos e, no limite, favorecendo alguma eventual falta de rigor na previsão do prazo apresentada pelo concorrente ganhador.

³³ Multa diária x (n.º de dias desde a data em que era devida até 30 de Julho de 2010/365) x taxa de desconto nominal.





363. 3) Quanto maior o atraso na entrega dos navios mais crescem os custos que a Transtejo está a pagar com vista à assistência técnica para a construção dos navios, que, em Junho de 2010, data dos trabalhos de campo da auditoria, ascendiam a 182,5 milhares de euros.
364. A Transtejo recorreu à consultadoria técnica da empresa Seaskills, Engenharia e Gestão, Lda. e à assistência técnica da empresa SCMA-Sociedade de Consultores Marítimos, Lda. com vista a ser apoiada na fase inicial do concurso e, posteriormente, no acompanhamento durante a construção dos navios.
365. É de notar que, para essa assessoria e assistência técnica, a Transtejo não elaborou com nenhuma das mencionadas entidades prestadoras do serviço qualquer contrato inicial onde estivesse estipulada a caracterização desse apoio.
366. Pelo serviço de consultadoria e de assistência técnica a Transtejo tinha pago, até à data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho 2010, 303 866,60 euros, dos quais 121 326,60 euros referentes à fase concursal e 182 540,00 euros respeitantes aos acompanhamento da construção dos navios. (Vide Quadro 17 – Pagamentos referentes à Consultadoria e Assistência Técnica na Construção dos dois Ferries).
367. **Como a Transtejo não paga a essas entidades, como seria adequado, um valor contratualizado para a globalidade do trabalho, antes vai pagando conforme as horas de trabalho utilizadas para o acompanhamento técnico, quanto mais se prolongar no tempo a conclusão dos trabalhos de construção dos navios, mais se arrasta a necessidade desse apoio técnico e mais caro fica o investimento.**

QUADRO 17 – PAGAMENTOS REFERENTES À CONSULTADORIA E ASSISTÊNCIA TÉCNICA NA CONSTRUÇÃO DOS DOIS FERRIES

(€)	Fase	Seaskills, Lda.	SCMA, Lda.	Total
2007	Concursal	17.820	28.713,5	121.326,60
2008		40.444,2	34.348,90	
2009	Construção Navios	23.760	62.094,38	182.540,00
2-06-2010		57.890	38.795,62	
-	-	139.914,20	163.952,40	303.866,60

Fonte: Resposta da Transtejo ao Pedido 9 da DGTC.

368. Em sede de contraditório o Presidente do conselho de administração da Transtejo informou que «(...) por parte da Transtejo, não está minimamente em causa o cumprimento do contratualizado, como não está a obtenção da justa compensação pelo prejuízo decorrente do atraso da entrada ao serviço das embarcações ou o respeito pelo princípio da concorrência. Pretendeu-se, todavia, que o inquestionável exercício desses direitos pudesse ser exercido de modo a não provocar a paralisação das construções por via do estrangulamento financeiro do estaleiro.»
369. Sobre a justificação do procedimento adoptado pela Transtejo para evitar o «*estrangulamento financeiro do estaleiro*», importa referir que a capacidade económico-financeira dos concorrentes é um dos critérios de análise do processo de concurso realizado. Logo, o primeiro classificado desse concurso, no caso a Navalria, SA, deveria ter apresentado uma robustez económico-financeira que permitisse dar garantias firmes de que o pagamento das penalidades previstas no contrato, subsequente ao concurso, não viesse a paralisá-la por dificuldades de tesouraria.

9.2.3. Filme de segurança

370. Ainda no âmbito dos investimentos realizados, realça-se os cerca de **26,6 milhares de euros** que a Soflusa despendeu, em 2007, com a produção e realização de um videograma com instruções de segurança a bordo para situações de emergência (24 000€) e, ainda, no apetrecho de gravadores DVD³⁴ (2 595€) em todas as nove embarcações para que fosse possível a emissão daquelas imagens aos passageiros.

³⁴ Digital Versatile Disk.



371. Todavia, até à data do trabalho de campo da auditoria, Junho de 2010, aquele investimento não tinha tido aplicabilidade, pelo que se considera que não se está, neste caso, perante uma boa utilização dos dinheiros públicos.
372. ■ Sendo certo que a Soflusa se endividou para realizar aquele investimento, dado que se trata de uma empresa pública deficitária, logo sem excedentes de tesouraria, que recorre sistematicamente ao endividamento bancário e, tendo como referência a taxa média anual paga pelos empréstimos bancários de médio e longo prazo, entre 2007 e 2009, a realização daquele investimento significou não só o compromisso da amortização do capital em dívida (26 595 euros), mas também a assunção de encargos financeiros no valor de 2 721 euros³⁵;
373. ■ Assim, se se considerasse a taxa de desconto nominal de 6,08%³⁶, como estimativa para o custo oportunidade do capital das empresas, e tendo em conta que a Soflusa socorre-se de capitais alheios para realizar os seus investimentos, então o custo de oportunidade líquido envolvido, até 31 de Dezembro de 2009, ascenderia a 2 130 euros³⁷.
374. Face aos escassos recursos económicos disponíveis e à necessidade de os gestores das empresas públicas deverem utilizar com parcimónia os dinheiros públicos colocados à sua disposição, importa que todas as despesas efectuadas tenham, em todas as situações, um retorno eficaz, o que manifestamente não ocorreu no investimento realizado pela Soflusa com a aquisição daquele filme de segurança e equipamento acessório.

10. REPARTIÇÃO DA RECEITA DOS PASSES INTERMODAIS

375. A repartição da receita dos passes intermodais, que representava, em 2008, 34% dos proveitos da venda de títulos do Grupo Transtejo, ainda se processava de acordo com quotas resultantes de um inquérito realizado em 1989.
376. Na região de Lisboa, cerca de 80% dos títulos de transporte utilizados assumem a modalidade de títulos intermodais e títulos combinados, pelo que a justa partilha da inerente receita surge como da maior para as empresas operadoras.
377. Quanto à **receita decorrente da utilização dos passes combinados entre as operadoras**, que representava, em 2009, 23,4% da receita arrecadada pelo Grupo Transtejo, esta é repartida entre as operadoras de acordo **com as quotas estabelecidas nos protocolos assinados entre as mesmas**; quotas que deveriam ser actualizadas todos os anos (DL 8/93, de 11 de Janeiro – Regime Tarifário dos Transportes Colectivos de Passageiros, actualmente regulamentado pela Portaria 951/99, de 20 de Outubro).
378. Aquelas quotas de repartição continuavam, à data da auditoria, Junho de 2010, a ter como base um valor estimado em função dos inquéritos realizados pelas empresas.
379. Quanto à **receita decorrente da utilização dos passes intermodais entre as operadoras**, que representavam, em 2009, 33,6% das receitas arrecadadas pelo Grupo Transtejo, foi determinado, em 1980, que o critério de repartição dessa receita fosse coincidente com o número de passageiros/quilómetro transportados, o que implicava, face à ausência de outros meios mais sofisticados, a realização de inquéritos aos clientes que utilizavam aquele título de transporte.
380. Por orientação do Despacho SET n.º 63/85, de 14 de Agosto, foram, em 1981, 1985, 1987 e 1989, realizados inquéritos aos detentores de passes para utilização dos transportes públicos, cuja entidade promotora foi a ex-Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (actual Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IP) e a repartição da receita entre as operadoras, por utilização desses

³⁵ Taxa de juro média anual paga pelos empréstimos MLP: 2007 – 1,98%; 2008 – 4,47%; 2009 – 3,78%.

³⁶ Decreto-Lei n.º 13 208/2003, de 7 de Julho (Ministra do Estado e das Finanças).

³⁷ Custo oportunidade líquido = 26.595€(6,08% - 1,98%) + 26.595€(6,08% - 4,47%) + 26.595€(6,08% - 3,78%).

títulos intermodais, passou a ser efectuada de acordo com as quotas que resultaram **dos inquéritos realizados em 1989**.

381. Posteriormente aos inquéritos de 1989, foram realizados três novos inquéritos à mobilidade dos utilizadores de passes de transporte público da região de Lisboa (em 1996, 2000 e 2007), com vista à actualização daquela chave de repartição das receitas. **Porém, tal tentativa revelou-se infrutífera, na medida em que as operadoras privadas não se mostraram, reiteradamente, interessadas em corrigir as quotas protocoladas, por aquelas (as de 1989) lhes serem mais favoráveis.**
382. Esta era, aliás, a conclusão da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais – Delegação de Transportes de Lisboa que no documento intitulado “Mobilidade e Transportes na AML 2000”, de Fevereiro de 2000, referia que *“Em 1996, foi efectuado um novo inquérito aos passes intermodais da região de Lisboa com vista à obtenção de resultados que pudessem servir de base à actualização dos protocolos, nomeadamente à negociação das quotas pelas empresas intervenientes. Note-se que esta intenção nunca foi aceite pelas empresas privadas envolvidas. Apurados os resultados do inquérito, verificou-se que a aplicação dos mesmos à repartição de receitas traduzia um desajustamento notório das quotas em vigor. (...) vê-se que as empresas privadas beneficiam da manutenção de quotas que ainda traduzem os resultados do inquérito de 1989, podendo-se inferir que a maioria das empresas públicas do sistema estão a suportar as quotas dos operadores privados.”* (Negrito nosso).
383. Todavia, e apenas analisando a evolução da procura oficial das empresas do Grupo Transtejo desde 1999, que foram dados recolhidos pelo Tribunal e já apresentados neste relatório, constata-se que, nesse período, a procura oficial da Transtejo sofreu um decréscimo de 54% (menos 21 milhões de passageiros) e a Soflusa uma quebra de 20% (menos 2,8 milhões de passageiros).
384. Esta perda, nos últimos 11 anos, de 23,8 milhões de passageiros é evidência suficiente de que as empresas do Grupo Transtejo ao estarem a repartir, com as restantes empresas operadoras de transporte público, as receitas dos passes intermodais (que representavam 41% dos passageiros do Grupo, em 2009), com base em chaves de repartição assentes nos inquéritos de 1989, estão a ser beneficiadas, face às restantes operadoras que entretanto ganharam passageiros, como é o caso do Metropolitano de Lisboa, EPE.
385. Em suma, **na região de Lisboa, e ao contrário do que acontece no Grande Porto, onde já se encontra implementado um sistema de repartição da receita em função das validações efectuadas, continua-se a repartir a receita resultante da venda de passes intermodais entre as várias operadoras com base em dados recolhidos há 21 anos, os quais, já em 1996, estavam desadequados, mas que na actualidade ainda devem ser mais irrealistas, considerando as alterações demográficas, as novas polaridades e a evolução da oferta individual de cada uma das operadoras de transporte colectivo de passageiros.**
386. Acresce que o Tribunal já se pronunciou sobre este assunto, tendo, inclusive, em quatro Relatórios de Auditoria emanado Recomendações ao Estado³⁸ para que procedesse à revisão e actualização dos critérios de distribuição, na região de Lisboa, das receitas dos passes intermodais, determinando o fim do desfasamento da realidade e, bem assim, da indevida repartição da receita entre empresas públicas e privadas.

³⁸ Relatório de Auditoria n.º 20/2001 – 2.ª S «Que proceda à revisão e actualização sistemática dos critérios de distribuição das receitas dos "passes sociais" pelos diversos operadores de transportes da zona metropolitana de Lisboa, dado que a base de cálculo, ainda vigente, se reporta a 1989, e está manifestamente desajustada da rede actual e das alterações ocorridas ao nível da mobilidade na área metropolitana de Lisboa.»

Relatório de Auditoria n.º 05/2004 – 2.ª S «Deverá, ainda, proceder à revisão urgente, bem como à actualização sistemática dos critérios de distribuição das receitas dos passes sociais pelos diversos operadores de transportes, não permitindo que o sistema se continue a basear no inquérito de utentes do ML reportado a 1989.»

Relatório de Auditoria n.º 30/2009 – 2ª Secção: «Fomente a implementação de (...) um modelo de repartição de receita assente nas validações dos títulos efectuados e não continue a basear-se nas quotas resultantes do inquérito datado de 1989, ou seja, com mais de 20 anos.»

Relatório de Auditoria n.º 07/10-2ª Secção: «Reveja definitivamente os critérios de repartição da receita dos passes intermodais e combinados, pelos diversos operadores de transportes, públicos e privados, da Região de Lisboa, a fim de que a base de repartição vigente cesse de basear-se em quotas estabelecidas pelo resultado de um inquérito datado de 1989, já profundamente desajustado da realidade.»



387. Em sede de contraditório, o Presidente do conselho de administração da Transtejo informou que «*de acordo com os resultados do inquérito realizado em 2007, os mesmos apontam para um acréscimo de receita de cerca de 630 000 euros acima do montante que o Grupo Transtejo recebe actualmente. Neste sentido aguarda – se a aprovação pela Tutela da repartição da receita, em função dos resultados do referido inquérito.*»
388. Já o Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações referiu, em sede de contraditório, que «*(...) a revisão do enquadramento do sistema de passes e repartição da respectiva receita pelos operadores (...) tem estado a ser conduzida, directamente, pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.*»

11. A PROCURA OFICIAL DAS EMPRESAS

389. Apesar de já conhecer, desde 2008, o número de passageiros em função das validações efectuadas, as empresas continuavam a apresentar uma procura irreal que as favorecia para justificar as receitas arrecadadas decorrentes do actual modelo de repartição da receita dos passes intermodais (dados de 1989).
390. Desde 2007 que a rede de transportes das empresas do Grupo Transtejo foi totalmente encerrada, estando implementada a bilhética sem contacto. Porém, os dados recolhidos pela empresa referente ao número de validações efectuadas «*(...) não oferecem, ainda, fiabilidade, encontrando-se o programa em aperfeiçoamento por parte do integrador*», sendo que «*a recolha de dados é efectuada diariamente pelos Chefes de Terminal/Agentes Comerciais com base na informação retirada do sistema, e tratada manualmente na DC [Direcção Comercial]*»³⁹.
391. Apesar daquelas condicionantes, foi entregue ao Tribunal a contagem real, em função das validações efectuadas, de passageiros que utilizaram, em 2009, as carreiras das empresas do Grupo Transtejo. (Vide quadro seguinte.)

QUADRO 18 – PROCURA REAL VERSUS PROCURA OFICIAL NA TRANSTEJO E NA SOFLUSA

Carreiras	Procura Real		Procura Oficial	Diferenças	
	N.º Passageiros	% do Total	N.º Passageiros	N.º Passageiros	Excesso Percentual %
Transtejo	10.010.282	100,00	17.590.395	7.580.113	75,72
Cacilhas – Cais do Sodré	6.823.149	68,16	13.239.483	6.416.334	94,04
Montijo – Cais do Sodré	1.097.354	10,96	1.719.010	621.656	56,65
Seixal – Cais do Sodré	1.499.839	14,98	1.800.303	300.464	20,03
Belém – P. Brandão-Trafaria	589.940	5,89	831.599	241.659	40,96
Soflusa					
Barreiro – Terreiro do Paço	8.957.017	100%	10.743.976	1.786.959	19,95
Total Grupo Transtejo	18.967.299		28.334.371	9.367.072	49,39%

Fonte: R&C 2009 das empresas do Grupo Transtejo e resposta ao Pedido 4, n.º7 da DGTC.

392. Assim, tendo por base a contagem real dos passageiros, tal como se pode verificar pelos dados constantes no quadro anterior, a procura oficial de 2009, que consta nos Relatórios de Gestão das empresas do Grupo Transtejo, encontrava-se empolada nos seguintes valores:
393. → a procura oficial da Transtejo estava quase 76% acima da real, o que significava que circularam menos quase 7,6 milhões de passageiros do que os apresentados formalmente pela empresa. É, sobretudo, de salientar que a procura oficial na carreira Cacilhas ↔ Cais do Sodré, que liga Almada a Lisboa, estava empolada em 94% e na carreira Montijo ↔ Cais do Sodré estava empolada em quase 57%.

³⁹ Explicação da Direcção Comercial junto ao Pedido 4, n.º 7 da DGTC.

394. → a procura oficial da Soflusa estava quase 20% acima da real, isto é, circularam menos cerca de 1,8 milhões de passageiros do que os apresentados formalmente pela empresa.
395. Ainda sobre esta matéria, importa referir o que segue:
396. **1) Na salvaguarda de um comportamento ético e transparente, os gestores da Transtejo e da Soflusa devem prestar informação verdadeira a todos os interessados e interlocutores das empresas, nomeadamente apresentando e divulgando os valores reais da procura**, os quais já detêm, pelo menos desde 2008, ainda que possam padecer de alguma margem de erro decorrente do sistema informático não ser, ainda, totalmente fiável.
397. Entende-se que a razão subjacente à manutenção dos valores empolados respeita ao interesse das empresas de continuarem a obter a receita dos passes intermodais de acordo com as quotas de repartição datadas de 1989, por lhes serem mais favoráveis, mas esta não é a postura que se exige às empresas públicas que têm de ser exemplares em toda a medida.
398. **2) O conhecimento da procura real das carreiras de transporte fluvial entre as margens da foz do rio Tejo é sobremaneira relevante para que o Estado financiador possa**, com base nesse indicador associado aos seus custos, decidir com rigor qual o serviço público que se justifica continuar a ser prestado por este modo de transporte pesado, em alternativa a outros menos dispendiosos, como o modo autocarro.
399. É de relevar que a futura contratualização do serviço público e o modelo de financiamento subjacente, entre o Estado e as empresas, deve assentar em dados reais para que não se belisque nenhum dos interesses envolvidos: o económico das empresas e o dos contribuintes que financiam esse serviço público.

12. A CIRCULAÇÃO GRATUITA

400. Em dois anos, 2008 e 2009, circularam gratuitamente nas carreiras das empresas do Grupo Transtejo 219 mil passageiros, o que significa que as empresas terão deixado de arrecadar 337,3 milhares, embora este seja um valor excessivo porque calculado com base no preço do Bilhete Simples, o tarifário mais caro.
401. Nas carreiras da Transtejo e da Soflusa circulam, gratuitamente, elementos da Polícia Marítima, familiares dos trabalhadores destas empresas, bem como trabalhadores das outras empresas operadoras de transporte público urbano por acordo das respectivas Comissões de Trabalhadores e com a anuência das respectivas empresas empregadoras.
402. Os dados referentes à circulação gratuita só estavam disponíveis desde 2008 e, assim, entre 2008 e 2009 (*Vide* quadro seguinte):
403. ■ nas carreiras da Transtejo, circularam, gratuitamente, 101 913 passageiros, o que representou, nesses dois anos, receita não arrecadada pela empresa no total de 131 829,55 euros.
404. ■ na carreira da Soflusa, circularam, gratuitamente, 116 871 passageiros, o que implicou, nesses dois anos, receita não arrecadada no montante de 205 480,70 euros.



QUADRO 19 – RECEITA NÃO ARRECADADA DEVIDO A PASSAGEIROS GRATUITOS EM 2008 E 2009

Circulação Gratuita		2008	2009	Total
N.º de Passageiros Gratuitos				
Transtejo (TT)		35.552	66.361	101.913
Soflusa (SL)		34.169	82.702	116.871
Receita não arrecada pela atribuição de títulos de transporte a terceiros (€)				
TT	Familiares de Trabalhadores	7.337,60	17.005,25	131.829,55
	Trabalhadores de Outras Empresas ⁴⁰	33.893,30	59.212,80	
	Polícia Marítima	4.908,70	9.471,90	
SL	Familiares de Trabalhadores	5.346,50	11.407,00	205.480,70
	Trabalhadores de Outras Empresas ⁴¹	56.995,90	122.182,40	
	Polícia Marítima	2.544,90	7.004,00	

Fonte: Resposta das empresas ao Pedido 1, n.º 16 e 23, da DGTC.

405. Tais valores foram calculados e fornecidos ao Tribunal pelas empresas, tendo como referência o custo do bilhete simples por carreira, pelo que é provável que tais valores sejam superiores àqueles que as empresas efectivamente receberiam caso esses clientes pagassem título de transporte, pois, certamente, os mesmos optariam por tarifários mais económicos, como as assinaturas.
406. Ainda assim, estar-se-á sempre na presença de receita não arrecadada, o que não é adequado dado ambas as empresas estarem descapitalizadas, em défice operacional permanente e dependentes de subvenções públicas para operar, o que significa que, no caso dos clientes que utilizam gratuitamente o transporte público fluvial nas empresas do Grupo Transtejo, é o Orçamento de Estado e o endividamento que estão a suportar, integralmente, o custo desse transporte.
407. Pelo que se considera que, por um lado, os gestores públicos das empresas deveriam rever esse benefício que concedem a alguns dos clientes e, por outro lado, o Estado deveria considerar, aquando da contratualização do serviço de interesse geral a prestar por modo fluvial, se é adequado que o Orçamento do Estado custeie esse benefício.

13. CUSTOS COM PESSOAL

408. Os Acordos de Empresa em vigor nas empresas do Grupo Transtejo, a par de Protocolos existentes na Soflusa, em determinadas situações, não estimulavam a produtividade e facilitavam para o pagamento de horas extraordinárias. Aliás, nos dias úteis de Junho de 2009, cerca de 51% das horas pagas às tripulações da Soflusa não corresponderam a horas efectivamente trabalhadas.
409. Entre 2007 e 2009, os **custos com pessoal das Empresas do Grupo Transtejo**, que totalizaram mais de 40 916 milhares de euros, **representaram 30,3% dos custos operacionais totais e cresceram**, no triénio, **7,56%**. Percentagem que foi em quase 86% da responsabilidade da Transtejo. (*Vide gráficos seguintes.*)
410. De facto, na Transtejo os custos com pessoal passaram de 8 631 milhares de euros, em 2007, para cerca de 9 478 milhares de euros, em 2009, um crescimento de 9,8%, sobretudo devido às promoções, apesar da redução do efectivo médio em 10 pessoas.
411. Já os custos com pessoal na Soflusa totalizaram, em 2009, 4 565 milhares de euros, o que representava um acréscimo de 3,2%, face a 2007, quando o efectivo médio teve uma redução, no triénio, de 6 pessoas.

⁴⁰ Inclui validações, em 2008, de 1178 trabalhadores e 331 de familiares da Soflusa e, em 2009, 2615 trabalhadores e 532 de familiares da Soflusa.

⁴¹ Inclui validações, em 2008, de 3431 trabalhadores e 840 de familiares da Transtejo e, em 2009, 6437 trabalhadores e 1926 de familiares da Transtejo.

GRÁFICO 16 – CUSTOS COM PESSOAL 2007-2009 (€)

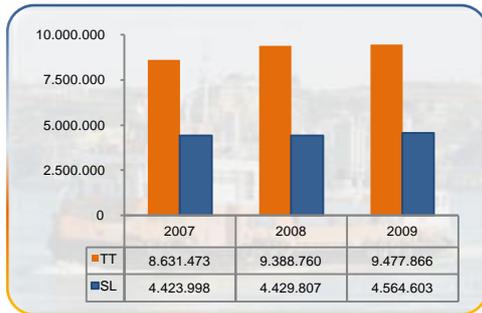
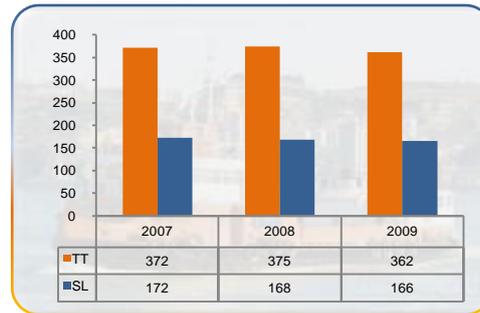


GRÁFICO 17 – EFECTIVO MÉDIO



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

412. Ainda naquele triénio, é de notar que na Transtejo os 27 498 mil euros de custos com pessoal, que justificaram 34,9% dos custos operacionais, extravasaram em 11,2% o volume de negócios da empresa. Ou seja, o total das receitas geradas, entre 2007 e 2009, pela prestação de serviços da Transtejo não chegou, em 2 781 milhares de euros, para pagar os custos com pessoal.
413. Já na Soflusa, no triénio, os 13 418 mil euros de custos com pessoal, que foram responsáveis por 23,7% dos custos operacionais totais, absorveram 55,4% do volume de negócios da empresa.
414. Realça-se, ainda, que nas empresas do Grupo Transtejo não existia, à data dos trabalhos de campo da auditoria, Junho de 2010, avaliação de desempenho por objectivos e que **a remuneração praticada assentava na assiduidade e pontualidade e não no mérito e na produtividade, sendo que os subsídios e prémios regulares que integravam a remuneração não interferiam positivamente na redução do absentismo.**
415. Importa referir que, em sede de contraditório, o Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo informou que *«está em curso a introdução do sistema de avaliação do desempenho»*, acrescentando, ainda, que *«este sistema remuneratório fica também a dever-se ao clima de grande conflitualidade social que rodeia a negociação salarial e à dificuldade de se conseguirem gerar consensos com sindicatos que representam as diversas famílias profissionais»*. (Negrito nosso.)
416. Em ambas as empresas, a taxa de absentismo, que era superior na Soflusa, apresentou, de 2007 para 2009, a seguinte evolução (Vide gráfico 18):
- de 6,5% para 6,9% na Transtejo;
 - de 6,4% para 7,9% na Soflusa.
417. Já os custos com Horas Extraordinárias cresceram, no período em análise, nas seguintes percentagens (Vide gráfico 19):
- 24,1% na Transtejo, situando-se, em 2009, nos 339 mil euros;
 - 28,9% na Soflusa, totalizando, em 2009, quase 248 mil euros.

GRÁFICO 18 – TAXA DE ABSENTISMO (%)

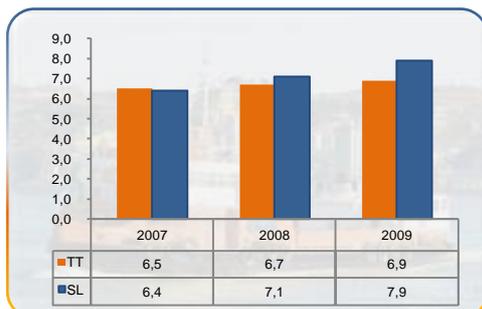
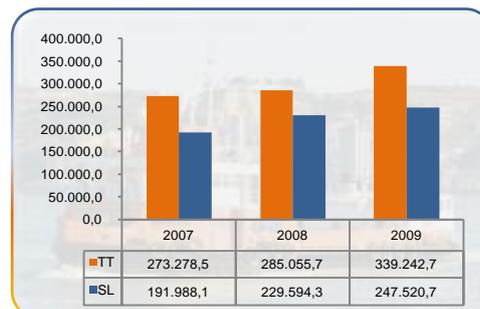


GRÁFICO 19 – HORAS EXTRAORDINÁRIAS (€)



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas do Grupo Transtejo.

418. A necessidade de recorrer ao pagamento de horas extraordinárias decorre, em regra, do absentismo. Todavia, **existem algumas práticas nas empresas que não contribuíam para a redução do absentismo, nem para a redução do recurso a horas extraordinárias, as quais necessitam de uma intervenção da gestão com vista à sua correcção. São elas:**
419. ■ **O Prémio de Assiduidade auferido nas duas empresas.**
420. Nas empresas do Grupo Transtejo os trabalhadores têm direito, por intermédio dos respectivos Acordos de empresa, a um Prémio de Assiduidade, mas só há lugar à perda deste prémio se o trabalhador faltar um período inteiro de trabalho, isto é, na prática, se faltar ao trabalho um dia inteiro. Sendo que esse prémio é reduzido consoante o número de dias de faltas verificadas no mês, ou seja, ainda que falte dias no mês, tem sempre direito ao prémio, embora seja reduzido em função do aumento do número das faltas dadas.
421. Consequentemente, o Prémio de Assiduidade mensal não é um estímulo inequívoco à assiduidade, já que o mesmo é auferido ainda que existam faltas ao longo do mês, neste caso com redução do prémio, e ainda que não sejam trabalhadas todas as horas do período diário de trabalho, neste caso sem qualquer perda.
422. Assim, no caso das tripulações, em que haja atraso no início do turno e que se tenha de recorrer a outro trabalhador para que a embarcação possa zarpar, com o respectivo pagamento de horas extraordinárias, quando não seja uma tripulação de reserva, esse atraso não implica qualquer perda do prémio de assiduidade.
423. Tal significa, também, que **aquando das greves, se as mesmas não contemplarem todo o período de trabalho, mas apenas algumas horas, como é frequente, os trabalhadores continuam a beneficiar do prémio de assiduidade pelo valor integral.**
424. É de notar, todavia, que os Directores das empresas não auferiram, nos anos em análise, 2007-2009, o Prémio de Assiduidade, o que é manifestamente razoável, já que são funções que integram disponibilidade permanente.
425. Sobre esta questão, em sede de contraditório, o Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo referiu: «*Não acompanhamos o Relato quando se pronuncia no sentido da ineficácia deste prémio, uma vez que a nosso ver o prémio tem um peso percentual significativo face aos vencimentos mais baixos e onde se torna mais crítico o fenómeno do absentismo, portanto a perda ou redução do prémio tem impacto económico importante*».
426. ■ **Os dias em que os trabalhadores, de ambas as empresas, dedicam a acções nos órgãos representativos dos trabalhadores sem perda do Prémio de Assiduidade.**
427. Nas empresas do Grupo Transtejo, todos os membros dos órgãos representativos dos trabalhadores beneficiam, de acordo com os respectivos Acordos de Empresa, de até quatro dias por mês para o exercício dessas funções sem perda do Prémio de Assiduidade.
428. É de salientar que as empresas remuneram, legalmente, os trabalhadores quando no exercício das funções em acções das comissões de trabalhadores e das associações sindicais, o que representa um peso significativo de horas pagas, mas não trabalhadas na prestação de serviços das empresas.
429. Em 2009, os 623 dias pagos, pela Transtejo, a 18 trabalhadores⁴² quando estes exerceram actividade na Comissão de Trabalhadores e nas Associações Sindicais, e não na prestação de trabalho na empresa, equivaleu, em termos médios, ao pagamento de um ano de trabalho de um trabalhador

⁴² Valores indicados pela Direcção de Pessoal no documento designado “TRANSTEJO – CRÉDITOS DE HORAS DOS MEMBROS DAS ESTRUTURAS REPRESENTATIVAS DOS TRABALHADORES”.



mais oito meses de outro⁴³. E na Soflusa, considerando que um dia de trabalho equivale a oito horas, os 522 dias pagos a 17 trabalhadores⁴⁴, para o exercício daquelas funções, equivaleu a um ano de trabalho de um trabalhador mais cinco meses de outro⁴⁵.

430. Ou seja, **nas duas empresas, as horas despendidas com actividades nos órgãos representativos dos trabalhadores equivaleram, em 2009, a ter três trabalhadores ocupados todo o ano nessas actividades, mais um mês de um quarto trabalhador.**

431. ■ **A dispensa de um dia por trimestre aos trabalhadores da Soflusa.**

432. De acordo com a Cláusula 44.ª do Acordo de Empresa da Soflusa, **os trabalhadores «têm direito a ser dispensados do serviço um dia por trimestre para tratar de assuntos de ordem particular sem perda da respectiva retribuição diária, desde que solicitados à empresa com uma antecedência de cinco dias»**. Ora, tal significa que:

433. 1. Os trabalhadores da Soflusa gozam, na prática, de mais 4 dias pagos, mas com suspensão de prestação de trabalho, para além dos 23 dias úteis de férias anuais;

434. 2. Como as escalas de serviço são distribuídas pelos trabalhadores com 10 dias de antecedência, conforme n.º 3 da Cláusula 24ª do Acordo de Empresa, tais dias de dispensa podem ser comunicados à empresa já após as escalas terem sido elaboradas e, assim, ter-se de recorrer ao trabalho extraordinário para colmatar essas ausências.

435. 3. Nesses 4 dias de ausência anuais, mesmo não prestando trabalho, os trabalhadores não têm perda do Prémio de Assiduidade por força da al. d) do n.º 4 da Cláusula 41ª do Acordo de Empresa.

436. ■ **A possibilidade de os trabalhadores da Soflusa poderem pedir a alteração de férias com antecipação mínima de dois dias.**

437. O Protocolo celebrado, em 31 de Maio de 2007, entre o conselho de administração da Soflusa e os sindicatos representativos dos trabalhadores permite que os trabalhadores possam solicitar a alteração dos períodos de férias constantes do Mapa de Férias, desde que avisem com dois dias úteis de antecedência mínima e a empresa não se poderá opor «*excepto em caso de prejuízo e grave inconveniência de serviço*» (ponto 9 do Protocolo).

438. Tal Protocolo tem provocado custos para a Soflusa porque as escalas de trabalho das tripulações são elaboradas em função do Mapa de Férias, nomeadamente com recurso às tripulações de reserva para colmatar os trabalhadores de férias, e quando surge, num curto prazo, o gozo de dias de férias não constantes desse mapa, tal significa que a empresa necessita de recorrer ao trabalho extraordinário, o qual é, recorde-se, pago a 250%.

439. Sobre esta matéria, não existia na empresa, à data do trabalho de campo, Junho de 2010, uma estimativa do custo que tal Protocolo aportava à empresa, mas esse conhecimento é importante para se apreciar o custo-benefício do mesmo e avaliar a eficiência e economia da decisão de gestão que esteve na origem da assinatura desse protocolo.

440. ■ **A possibilidade de os trabalhadores da Soflusa poderem deixar o trabalho uma hora ou 15 minutos, consoante as situações, antes da rendição de trabalho.**

⁴³ 623 dias/30 dias = 20,8 = 1 ano + 8 meses

⁴⁴ Valores indicados pela Direcção de Pessoal no documento designado "SOFLUSA – CRÉDITOS DE HORAS DOS MEMBROS DAS ESTRUTURAS REPRESENTATIVAS DOS TRABALHADORES".

⁴⁵ 522 dias/30 dias = 17,4 = 17 meses = 1 ano + 5 meses.





441. Mais uma vez na Soflusa foi celebrado, em 22 de Outubro de 2007, um Protocolo entre o conselho de administração da empresa e os sindicatos representativos dos trabalhadores relativo às rendições de trabalho, o qual permite que nas rendições de trabalho directas que ocorrem com os Agentes Comerciais e os Auxiliares de Terra haja antecipação do horário da saída até 60 minutos. Quanto às Tripulações, essa antecipação de rendição pode ocorrer, de acordo com aquele Protocolo, até 60 minutos ou 15 minutos, consoante os turnos.
442. Tal significa que a empresa paga por trabalho não efectivado que nalguns casos vai até uma hora por dia. Também sobre esta matéria a empresa não tinha quantificado os custos das horas pagas não trabalhadas, mas que se trata de informação relevante para se avaliar o custo-benefício deste Protocolo.
443. Aliás, o pagamento de horas não trabalhadas, que tem um impacto significativo na produtividade, é uma matéria crítica nas empresas do Grupo Transtejo, no que respeita ao pessoal Tripulante, e extravasa largamente as rendições de trabalho na Soflusa, porque a organização dos trabalhos por turnos, assente nos Acordos de Empresa em vigor, não é a modalidade que promove a melhor eficiência por gerar elevadas horas pagas, mas não trabalhadas.
444. A título de exemplo, e de acordo com os dados fornecidos pela Direcção de Exploração, na Soflusa, a média do tempo efectivamente trabalhado⁴⁶ foi, em Junho de 2009, de 44,58%, nas segundas e terças-feiras, e de 47,35%, de quarta a sexta-feira.
445. Isto é, em concreto, **na Soflusa, nos dias de semana, em Junho de 2009, em média, mais de 52% de horas pagas às tripulações foram improdutivas por não corresponderem a efectiva prestação de trabalho.**
446. Tal percentagem de improdutividade exige medidas eficazes e correctivas por parte da equipa de gestão do Grupo Transtejo, também porque essas horas improdutivas estão a ser pagas pelos clientes e financiadas, solidariamente, pelo Orçamento do Estado.
447. O recurso a horários sincopados poderia ser uma solução eficiente, pois permitiria obter sinergias resultantes de uma melhor adequação das horas trabalhadas aos períodos de maior oferta, minimizando desperdícios resultantes de horas pagas, mas não trabalhadas. No entanto, tal exigiria a revisão dos Acordos de Empresa com vista à reorganização dos planos de trabalho e assim aumentar-se a eficiência e a produtividade, motivados pela maior flexibilidade na organização dos recursos humanos.
448. Os benefícios do recurso a horários sincopados encontram-se, no que respeita à Soflusa, quantificados, desde 2006. De facto, em 1 de Maio de 2009, foi apresentado um Plano de Gestão de Recursos Humanos da Soflusa do qual se extrai que *«em termos globais conclui-se que, a utilização de Turnos Sincopados implica automaticamente a redução da carga de trabalho anual de 5 618 dias para 5 126 (menos 492 dias), traduzindo uma diminuição das necessidades em Termos de Tripulação de 25 para 23. A diminuição do número de turnos efectivos utilizados (17 para 15 contando com os 2 sincopados), origina, também, uma maior produtividade, reflexo de uma superior efectividade de prestação de trabalho (menos tempos “mortos”), diminuindo a diferença entre as horas totais escaladas e as trabalhadas».*
449. Finalmente, embora não estando relacionado com os custos com pessoal ou com a Produtividade, importa, ainda, sublinhar que em ambas as empresas existem regras de segurança que integram o Dossier de Segurança das empresas do Grupo Transtejo respeitantes, nomeadamente, à velocidade de circulação dos navios e às rotas que devem ser utilizadas em cada carreira.

⁴⁶ Foi incluído no período trabalhado o tempo correspondente ao necessário para o aquecimento das máquinas, para as refeições e para a arrumação dos navios.



450. Ora, no decurso dos trabalhos de campo, **o Tribunal constatou**, nomeadamente em tempo real, **que, sistematicamente, essas velocidades máximas de circulação dos navios eram ultrapassadas, bem como os Mestres dos navios utilizavam “atalhos” em substituição das rotas de segurança pré-estabelecidas. Contudo, a equipa de gestão revelava dificuldades em impedir tais comportamentos**, pois não raramente os processos disciplinares aplicados eram sucedidos de greves que não só prejudicavam os clientes, como acarretava custos acrescidos para as empresas devido ao custo dos transportes alternativos.⁴⁷
451. Todavia, é de salientar que o cumprimento daquelas normas de segurança, que os gestores das empresas têm de ser capazes de fazer cumprir, são relevantes não apenas porque existem, mas porque acautelam, nomeadamente, encalhes dos navios e outros acidentes, mas também para que, no que respeita às velocidades de circulação, se evitem custos excessivos com consumos de combustível, já que estes crescem significativamente à medida que a velocidade aumenta.

Panorama no Sector

GRÁFICO CX.INF. 8

% VN ABSORVIDA PELOS CUSTOS COM PESSOAL 2007-2009

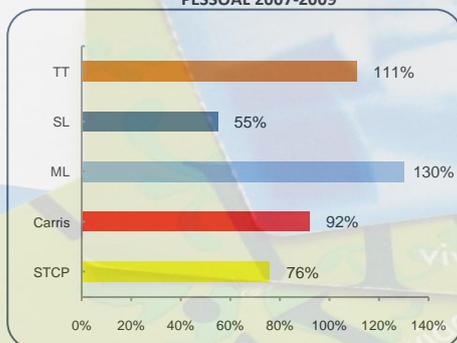


GRÁFICO CX.INF. 9 CUSTO MÉDIO POR TRABALHADOR EM 2009.



Fonte: R&C 2007, 2008 e 2009 das empresas indicadas.

Nota: No Gráfico do sector 9 não se considerou a Metro do Porto, SA por esta empresa não ser directamente operadora de serviço público, tendo subconcessionado essa operação.

Os custos com pessoal representam uma percentagem muito significativa dos custos das empresas, sendo que no caso do Metropolitano de Lisboa e da Transtejo esses, acumulados entre 2007 e 2009, ultrapassaram o volume de negócios das empresa em 30% e 11%, respectivamente.

A Soflusa foi a empresa, face às restantes operadoras de serviço de transporte público urbano, que menor percentagem das receitas provenientes da prestação de serviços aplicou, naquele triénio, em custos com pessoal, 55%. (Vide nota). Também na CARRIS e na STCP a percentagem do volume de negócios absorvida pelos custos com pessoal foi bastante significativa: 92% e 76%, respectivamente.

No que respeita ao custo médio por trabalhador, expurgando os custos com Pensões, a Metro do Porto foi a empresa que mais despendeu, em média e em 2009, por efectivo, 47,8 milhares de euros, também justificado porque nesta empresa mais de 70% desse efectivo exerce funções superiores, dado que esta não é operadora como as restantes cinco.

Das empresas operadoras, o Metropolitano de Lisboa foi a empresa que mais despendeu, em média, por efectivo, 45,2 milhares de euros, e a STCP a que menos despendeu, 25,4 milhares de euros por efectivo, seguida da Transtejo, 26,2 milhares de euros, da CARRIS, 26,7 milhares de euros e da Soflusa, 27,5 milhares de euros.

47

Tal como sucedeu nos dias 28 e 29 de Setembro de 2010 “O Sindicato dos Fluviais convocou para terça e quarta feira uma greve na empresa Soflusa, responsável pelas ligações entre Barreiro e Lisboa, devido a processo disciplinares instaurados aos mestres” in Correio da Manhã, 28-09-2010. (Negrito nosso.)

14. REDE MADRUGADA

452. As empresas do Grupo Transtejo estavam a cumprir, por decisão governativa, o projecto “Lisboa à noite: Mobilidade Nocturna em Segurança” com um custo, em 2009, de 108 milhares de euros, não tendo sido, até Junho de 2010, formalmente acordado um financiamento público que cobrisse o défice económico desse projecto.

453. Por iniciativa conjunta dos Ministérios das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Ministério da Administração Interna e Câmara Municipal de Lisboa encontrava-se implementado, desde 19 de Setembro de 2008, o projecto “Lisboa à Noite: Mobilidade Nocturna em Segurança”, o qual consiste no reforço, em Lisboa e nalgumas ligações a esta cidade, da oferta de transportes públicos, nas noites de sextas-feiras, sábados e vésperas de feriados, nas zonas de diversão nocturna, com vista à redução das taxas de sinistralidade.

454. Consequentemente, as empresas do Grupo Transtejo, à semelhança da Carris e da CP, alargaram as respectivas ofertas com as seguintes ligações fluviais:

- Ligação Cacilhas ↔ Cais do Sodré – partida de Cacilhas às 04h15m e partida do Cais do Sodré às 04h30m;
- Ligação Barreiro ↔ Terreiro do Paço – partida do Barreiro às 04h00 e partida do Terreiro do Paço às 04h30.

455. Tais ligações, também designadas Rede Madrugada, acarretaram, entre 19 de Setembro de 2008 e 30 de Junho de 2010, data dos trabalhos de campo da auditoria, um custo total de **204,9 milhares de euros**. (Vide quadro seguinte.)

456. Em 2009, a Rede Madrugada teve um custo de 108,4 milhares de euros, o que significa que, em média, a **cada passageiro estava**, naquele ano, **associado um custo de 5,2 euros na Transtejo**, carreira de Cacilhas, e **16,7 euros na Soflusa**, carreira do Barreiro. (Vide quadro seguinte.)

QUADRO 20 – N.º PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO ÂMBITO DO PROJECTO “LISBOA À NOITE” E SEUS CUSTOS (SET08-JUN10)

TT/SL	Transtejo					Soflusa				
	CA-CS	CS-CA	Total Passag.	Custos	€/Passg	BA-TP	TP-BA	Total Passag.	Custos	€/Passg
2008 (20 Set. – 31 Dez.)	20	1.096	1.116	9.325€	8,5€	51	776	827	21.360€	25,3€
2009	362	6.000	6.362	32.931€	5,2€	199	4.311	4.510	75.428€	16,7€
2010 (1.º Semestre)	176	4.884	5.060	27.475€	5,4€	112	4.385	4.497	38.381€	8,5€
Total	558	11.980	12.538	69.731€	5,6€	362	9.472	9.834	135.169€	13,7€

CA- Cacilhas; CS – Cais do Sodré; BA – Barreiro; TP – Terreiro do Paço

Fonte: Tratamento dos dados contidos na INF.DC N.º34/2008 e no Mapa de Passageiros Carreiras Nocturnas de 2008, 2009 e 1º semestre 2010 (Resposta ao Pedido 5, n.º 6, da DGTC).

457. Como se pode constatar pelo que segue, a procura nas duas ligações da Rede Madrugada era reduzida (vide gráficos seguintes). Assim:

458. ► Na ligação Cacilhas

459. ■ Em **22% das viagens** realizadas as embarcações navegaram **sem passageiros**, sendo tal mais frequente no sentido Cacilhas-Lisboa.

460. ■ Em **50% das viagens**, o número de passageiros transportados variou entre **zero e doze passageiros**, logo nunca ultrapassando a **taxa de ocupação de 3,3%**⁴⁸.

461. ■ No sentido Lisboa-Cacilhas, com excepção de três ocorrências, por altura das festas da cidade de Lisboa, as taxas de ocupação situaram-se sempre abaixo dos 42,7%.

⁴⁸ Na ligação de Cacilhas são utilizados os *ferries* Alentejense (375) e Eborense (346) perfazendo uma lotação média de 361 lugares.



462. ■ No sentido Cacilhas-Lisboa o número máximo de passageiros transportados por viagem nunca ultrapassou os 38 passageiros para uma lotação média de 361 lugares, logo, significa que a maior taxa de ocupação atingida, neste trajecto, foi de 10,5%. De facto, as **viagens realizadas naquele sentido** apresentam taxas de ocupação muito baixas, aliás, note-se que em **90% das viagens o número de passageiros a bordo variou entre zero e sete passageiros, nunca ultrapassando a taxa de ocupação de 1,9%**.

463. ► Na ligação Barreiro

464. ■ À semelhança do que sucede com a ligação Cacilhas, também na carreira Barreiro realizaram-se **viagens sem passageiros**, as quais **representam 13% do total das viagens**. Conforme retrata o Gráfico 21 alusivo à procura registada na ligação Barreiro, **148 viagens, ou seja 37%, transportaram até 5 passageiros** e, considerando que as embarcações que actuavam nesta ligação possuem uma lotação de 600 lugares, a **taxa de ocupação** obtida nestas viagens **não chegou a 1%**.

GRÁFICO 20 – PROCURA CACILHAS “LISBOA À NOITE”

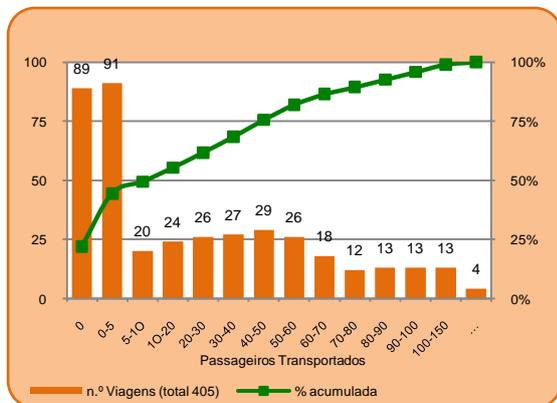
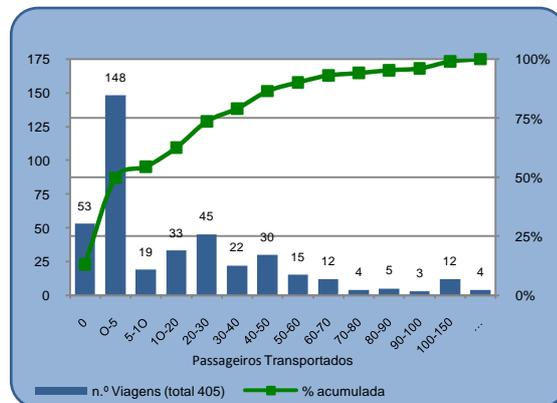


GRÁFICO 21 – PROCURA BARREIRO “LISBOA À NOITE”



Fonte: Resposta ao Pedido 5, n.º6, da DGTC (tratamento dos dados relativos aos passageiros transportados na Rede Madrugada).

465. Para além de as Taxas de Ocupação dos navios na Rede Madrugada serem diminutas, ainda ocorre que 56% dos passageiros na Soflusa e 31% na Transtejo utilizavam títulos intermodais e combinados, os quais aportam uma receita menor para a empresa do que o título ocasional. Receita essa que não era possível quantificar com exactidão, dado que a repartição da receita destes títulos não era efectuada, como já referido neste relatório, em função das validações, mas sim de quotas suportadas em sondagens, algumas datadas de 1989.

466. Os restantes passageiros utilizavam um título de transporte ocasional, o que gerou, no período considerado, uma receita total para as empresas de **14,9 mil euros⁴⁹**, cobrindo 7% dos custos incorridos com a Rede Madrugada.

467. Em suma, na Rede Madrugada, entre Setembro de 2008 e Julho de 2010, **17,5% das viagens realizadas não transportaram passageiros e 52% transportaram entre zero e 10 passageiros** e quase 42%⁵⁰ dos passageiros utilizaram títulos intermodais ou combinados, os tarifários menos rentáveis para as empresas, o que aduz um significativo défice económico nesse serviço.

468. Finalmente, não se pretendendo questionar o mérito do projecto, importa referir que a implementação desse serviço, por decisão administrativa do Estado Português, não foi acompanhada do necessário modelo de financiamento público, o que acarreta custos e défices económicos elevados para as empresas, agravando a sua situação económica e financeira, já de si deficitárias.

⁴⁹ Cálculo da receita – (12.538*0,69*0,85€) + (9.834*0,44*1,75€).

⁵⁰ (56% 9 836)+(31% 12 538)*100/(9 836+12 538)=41,98%.



15. A FROTA

15.1. Taxa de ocupação

469. Em 2009, as Taxas de Ocupação das carreiras variaram entre os 8% e os 31%, sendo que todas as carreiras do Grupo Transtejo eram economicamente deficitárias. As carreiras do Barreiro e de Cacilhas eram as que transportavam mais passageiros, mas, ainda assim, com um défice operacional de 0,65 e 0,29 euros por passageiro. Destacadamente, a carreira da Trafaria era não só a que transportava menor número de passageiros, como a que apresentava pior desempenho operacional: por cada passageiro teve um défice operacional igual a 4,83 euros.
470. Considerando a relativa estabilidade, entre 2007 e 2009, da procura oficial do Grupo Transtejo, procedeu-se à análise da taxa de ocupação das embarcações por carreira, das duas empresas. Análise, essa, centrada no exercício de 2009 e assente no número real de passageiros contados em função das validações efectuadas.
471. Como se pode verificar pelos valores insertos no quadro seguinte, as taxas de ocupação das carreiras, no ano de 2009, são relativamente baixas, tendo variado entre os 8% na carreira Trafaria ↔ Porto Brandão ↔ Belém e os 31% na carreira Barreiro ↔ Terreiro do Paço.
472. É, todavia, necessário enquadrar tais taxas de ocupação, pois estas não só dependem do número de passageiros em função da lotação dos navios, que não é sempre igual, já que a frota é variável, como também importa ter em consideração que o transporte fluvial tem características pendulares, no sentido sul-norte-sul, pelo que, ainda que nos horários de ponta, no vaivém dos navios, existem elevados desequilíbrios nas taxas de ocupação consoante o sentido das viagens. Por exemplo, no dia 29 de Setembro de 2009, a carreira do Barreiro, no sentido Barreiro-Lisboa, às 7h55, teve uma taxa de ocupação de 100%, enquanto no sentido inverso essa taxa foi de apenas 7%.

QUADRO 21 – TAXA DE OCUPAÇÃO DA FROTA EM FUNÇÃO DAS VALIDAÇÕES EFECTUADAS – 2009

Carreiras 2009	Tx. Ocupação Anual	Taxa de Ocupação Média (+ Favorável)		Taxa Ocupação Média fora das Horas de Ponta	N.º Total Passageiros /veículos	Défice Operacional por Passageiro (€)
		Ponta Manhã Sul-Norte	Ponta Tarde Norte-Sul			
Montijo ↔ Cais do Sodré	13%	36,1%	33,6%	8,2%	1.097.354	3,09
Seixal ↔ Cais do Sodré	18%	42,3%	47,4%	11,7%	1.499.839	1,96
Cacilhas	Passageiros	23%	41,6%	20,3%	5.721.972	0,29
	Ferries – Passageiros	16%	19,5%	17,8%	1.101.177	
	Ferries – Veículos	11%	55,7%	18,4%	46.331	
Trafaria ↔ P.Brandão ↔ Belém	8%	14,5%	15,2%	6,9%	589.940	4,83
Barreiro ↔ Terreiro do Paço	31%	66,3%	57,7%	26,2%	8.957.017	0,65

Fonte: Tratamento dos dados fornecidos pela empresa em resposta ao Pedido 4, n.º7, da DGTC e ainda tratamento dos dados enviados pela Direcção Financeira a 18 de Outubro de 2010.

473. Também como se pode constatar pelos valores do quadro anterior, e como previsível, existem diferenças consideráveis entre as taxas de ocupação média nos horários de ponta e fora destes.
474. Analisado o transporte de passageiros em cada uma das carreiras, verificou-se que:
475. A carreira do Barreiro era a que servia maior número de passageiros (8,9 milhões de passageiros em 2009) e das que, a par da carreira de Cacilhas, se apresentava economicamente mais eficiente, sendo que por cada passageiro estava associado um défice operacional de 0,65 euros, mas também a que apresentava as melhores taxas de ocupação da frota, as quais nas horas de ponta variaram, no sentido mais favorável, entre 57,7%, na ponta da tarde e 66,3%, na ponta da manhã.
476. Já a taxa de ocupação média fora dos horários de ponta situou-se nos 26,2% que, apesar de ser uma taxa baixa, era a melhor de todas as carreiras do Grupo Transtejo.



477. Importa, ainda, referir que nesta carreira, cuja frota é composta por catamarãs com uma lotação de 600 passageiros, em determinados horários da manhã foi alcançada uma taxa de ocupação de 100%.
478. A **carreira de Cacilhas** transportou, em 2009, 6,8 milhões de passageiros e foi, nesse ano, a economicamente mais eficiente do Grupo, pois a cada passageiro estava associado um défice de 0,29 euros.
479. As taxas de ocupação média, nessa carreira, nos horários de ponta situaram-se nos 41,6%, na ponta da manhã, e de 42,9%, na ponta da tarde, sendo que tais percentagens caíam para 20,3% fora das horas de ponta.
480. De notar, ainda, que 50% das viagens transportaram de zero a 96 passageiros e 25% não transportavam mais de 50 passageiros.
481. Importa referir que **a carreira do Barreiro e a de Cacilhas eram as que se apresentavam mais bem posicionadas para poderem alcançar sustentabilidade económica, do ponto de vista dos resultados operacionais.**
482. A **carreira do Seixal**, que transportou, em 2009, cerca de 1,5 milhões de passageiros, apresentou taxas de ocupação média nos horários de ponta, sempre abaixo dos 50%, e variaram entre os 42,3%, na ponta da manhã, e 47,4%, na ponta da tarde. Fora dos horários de ponta a taxa de ocupação média foi de apenas 11,7%.
483. Aliás, nesta carreira, 50% das viagens realizadas no ano transportaram de zero a 41 passageiros e 25% não transportou mais de 16 passageiros para uma lotação máxima de 291 ou 496 (consoante o navio), sendo que no mês de Agosto foi mantida a mesma oferta, ainda que neste mês esta carreira tenha sofrido uma redução da procura em cerca de 25%, face aos restantes 11 meses do ano.
484. Em 2009, a cada passageiro da carreira do Seixal estava associado um défice operacional de 1,96 euros.
485. **Na pior situação, quer do ponto de vista da racionalidade económica, quer das taxas de ocupação da frota, estavam as carreiras do Montijo e da Trafaria, com taxas de ocupação anuais de 13% e 8% e défices operacionais por passageiros de 3,09 euros e 4,83 euros, respectivamente.**
486. A **carreira do Montijo**, que transportou, em 2009, cerca de 1,1 milhões de passageiros, alcançou nos horários de ponta, no sentido mais favorável, uma taxa média que variou entre 33,6% e 36,1%.
487. Fora dos horários de ponta, essa taxa ficou-se nos 8,2%, sendo que 50% das viagens realizadas no ano transportaram de zero a 38 passageiros e 25% não mais de 18 passageiros para uma lotação máxima de 496 passageiros.
488. Esta carreira, embora tenha alterado os seus horários em Maio de 2010, manteve-os inalterados no mês de Agosto, apesar de a carreira ter sofrido, neste mês, uma redução da procura em cerca de 25%.
489. A **carreira da Trafaria** transportou, em 2009, 590 mil passageiros e foi, nesse ano, a economicamente menos eficiente do Grupo com um défice operacional por passageiro de 4,83 euros.
490. Nos horários de ponta, a taxa de ocupação média, no sentido mais favorável, foi de 15,2%, situando-se a taxa de ocupação média fora das horas de ponta nos 6,9%. Aliás, no ano de 2009, **25% das viagens realizadas nesta carreira não transportaram mais de 13 passageiros e 50% não transportaram mais do que 25 passageiros.**
491. Finalmente, analisando **o transporte de veículos automóveis** ou equiparados na carreira de Cacilhas, verificou-se que:





492. Em 2009, 46 331 veículos utilizaram os *ferries* na carreira de Cacilhas, dos quais 38%, isto é, 17 670, correspondiam a veículos que não podem, por imposição do Código da Estrada, circular nas pontes 25 de Abril e Vasco da Gama.
493. Para efectuar o transporte de veículos entre as duas margens da foz do rio Tejo, a Transtejo possui dois *ferries*: um com uma idade média de 52 anos e com uma ocupação máxima para 10 veículos; o outro com uma idade média de 55 anos e com uma ocupação máxima para 30 veículos.
494. A taxa de ocupação média, no horário de ponta da manhã, no sentido mais favorável Cacilhas ↔ Cais do Sodré, foi, naquele ano, de 55,7%, sendo a taxa de ocupação média fora das horas de ponta de 7%, na média da lotação máxima dos dois navios *ferry*, isto é, vinte lugares.
495. Mais esclarecedor é constatar que 45% das viagens realizadas, em 2009, por *ferries* não transportaram qualquer veículo, 75% das viagens não transportaram mais de dois veículos e em 90% das viagens o número máximo de veículos transportados foi cinco.
496. Ora, os *ferries* que estavam à data da auditoria, Junho de 2010, em construção e que visam substituir os actuais *ferries* tinham ambos uma lotação máxima para 29 veículos automóveis ou equiparados, logo com uma dimensão sobredimensionada face à actual procura.
497. Porém, quanto a esta matéria e em sede de contraditório, o Presidente do conselho de administração da Transtejo referiu, nomeadamente, que:
498. 1) *«Uma oferta de ferry-boat, com menores frequências e constantes, permitirá captar maior procura no transporte de veículos, contribuindo para repor a procura nos níveis anteriormente atingidos e que possa constituir uma alternativa ao TI.»*
499. 2) *«O encerramento do antigo terminal de ferries no Cais do Sodré (Ribeira das Naus) e a transferência deste para Belém durante cerca de cinco anos, com deficientes condições de operação motivadas pela carência de frota adequada, contribuíram para os actuais níveis de procura neste segmento.»*
500. Ora, sem prejuízo da evolução positiva perspectivada pelo Presidente do conselho de administração da Transtejo, facto é que essa teria, nas horas de maior afluxo, de crescer mais de quatro vezes para se aproximar da capacidade máxima de ocupação dos *ferries*, o que não é verosímil, pelo que se considera que **a decisão dos gestores públicos de adquirir os dois *ferries* com uma dimensão sobredimensionada face à actual procura por veículos automóveis pode, ainda assim, consubstanciar despesa para além da necessária.**
501. Assim, face aos dados antes expostos, taxas de ocupação baixas e carreiras deficitárias, acrescido do facto de o financiamento público ser insuficiente para cobrir esses défices e que as empresas do Grupo Transtejo dependem do passivo remunerado para operar, não seria despiciente que os gestores das duas empresas considerassem algumas situações passíveis de traduzir-se em maior eficiência e economia de custos, como sejam:
502. ■ Adequação mais fina da oferta à procura, sobretudo fora dos horários de ponta e quando o conhecimento histórico mostra um número reduzido de passageiros.
503. ■ Afectação de navios mais económicos, ainda que mais lentos, nos horários onde a procura é reduzida.
504. ■ Melhor eficiência nos custos com pessoal, com redução das horas extraordinárias, nomeadamente recorrendo a horários sincopados, e aumento da percentagem das horas trabalhadas, face às horas pagas.



505. ■ Redução dos custos com combustíveis através do cumprimento das velocidades máximas de segurança impostas pelas empresas, mas que nem sempre são cumpridas.
506. ■ Condução mais económica por parte dos mestres.
507. ■ Adequação da oferta no mês de Agosto, quando a procura é significativamente reduzida, nas carreiras do Seixal e do Montijo.
508. ■ Na carreira da Trafaria serão necessárias medidas mais contundentes, nomeadamente, ponderando a redefinição da oferta.
509. Finalmente, se para os gestores é importante conhecer as taxas de ocupação com vista a uma melhor afectação da frota às carreiras, para o Estado financiador e concessionário do serviço de interesse económico geral é sobretudo necessário conhecer quantos passageiros estão a usufruir desse serviço público para poder avaliar o custo-benefício do esforço do Orçamento do Estado, nomeadamente face a outras alternativas mais económicas, aspecto que terá de ter em conta aquando da contratualização das características da oferta de serviço público a prestar pelas empresas do Grupo Transtejo.

15.2. Taxas de operacionalidade

510. Os navios da Transtejo que tinham a idade média mais jovem, 13 anos, foram precisamente os que apresentaram, entre 2007 e Junho de 2010, as maiores taxas de inoperacionalidade e que mais custos de manutenção geraram, 5 milhões de euros do total de 9,3 milhões despendidos com toda a frota de 23 navios.
511. A frota da Transtejo para a prestação do serviço público de transporte fluvial de passageiros integrava 25 embarcações. Dessas, 23 eram da propriedade da empresa e as restantes duas eram fretadas à participada Soflusa.

QUADRO 22 – FROTA DA TRANSTEJO

Classes	Qt.	Lotação	Idade Média	Manutenção 2007 – 1.ºS 2010	Taxa Média Inoperacionalidade 2007 – 1.ºS 2010
Catamarãs	8	496	13	4.954.211 €	41%
Cacilheiros	7	476	28	2.031.792 €	37%
Alemã	4	293	53	1.124.502 €	41%
		276	53		
		276	49		
		275	50		
Ferries	2	375	52	468.491 €	14%
		346	55		
Navios Convencionais	2	996	17	673.886 €	27%
	23	-	28	9.252.882 €	

Fonte: R&C 2009 Transtejo; tratamento dos dados fornecidos pela empresa em resposta ao Pedido 5, n.º4, da DGTC; informação financeira 2007, 2008, 2009 e 1.º semestre 2010 da Transtejo.

512. Conforme informação inserta no quadro anterior, em 2009, a frota ao serviço da Transtejo perfazia uma idade média global de 28 anos, variando entre catamarãs com 13 anos e um dos *ferries* com 55 anos. Ademais, à data do trabalho de campo da auditoria, Junho de 2010, estavam em construção dois *ferries* para substituição dos que se encontravam operacionais e que tinham uma idade média de 53,5 anos.
513. No triénio 2007 a 2009, acrescido do 1.º semestre de 2010, a Transtejo despendeu com a manutenção da frota cerca de 9,3 milhões de euros, dos quais: 3,5 milhões de euros foram suportados em estaleiros; 2,8 milhões em Oficinas e Diversos; e os restantes 3 milhões foram despendidos em materiais de consumo, reparações e sobressalentes.



514. Do total das expensas daquela natureza, a classe catamarã, não obstante ser a frota mais jovem da Transtejo, foi aquela que mais despesa originou, aproximadamente 5 milhões de euros, isto é, 54% das despesas totais com manutenção, naquele período. Aliás, os catamarãs, juntamente com a classe Alemã, foram os que registaram, entre 2007 e 2009, a maior taxa média de inoperacionalidade: cerca de 41%.

GRÁFICO 22 – INOPERACIONALIDADE VERSUS OPERACIONALIDADE DA FROTA 2007 – 1º SEMESTRE DE 2010 (N.º DIAS)



Fonte: Tratamento dos dados fornecidos pela Transtejo em resposta ao Pedido 5, n.º4 da DGTC.

515. Ainda tendo por referência o período que decorreu entre 2007 e o 1.º semestre de 2010, das nove embarcações cujos dias de inoperacionalidade superaram os 400 dias, constatou-se que cinco delas pertenciam à classe Catamarã (“Bica”, “S. Julião”, “Carnide”, “Aroeira” e “Castelo”). (Vide Gráfico 22 – Inoperacionalidade Versus Operacionalidade da Frota.)
516. De seguida dá-se destaque:
517. ■ O navio “Bica” (catamarã) esteve inoperacional 70% dos dias daqueles três anos e meio (1 277 dias).
518. De acordo com informações prestadas pela Empresa, a citada embarcação encontrava-se, à data dos trabalhos de campo, Junho de 2010, parada há mais de um ano, aguardando a compra de dois motores. Contudo, apesar de parado, este navio originou custos no total de 1 180 milhares de euros: 682 milhares de euros com trabalhos de conservação e valorização; 141 milhares de euros com seguros, vigilância e limpeza e trabalhos especializados; 356 milhares de euros com combustíveis e lubrificantes.
519. ■ O navio “Dafundo” (cacilheiro) encontrava-se em reparação desde Abril de 2009, ou seja, parado ininterruptamente há pelo menos 14 meses (com referência a Junho de 2010). Esta embarcação esteve inoperacional 56% dos dias que circunscrevem o período considerado (de 2007 ao 1º semestre de 2010).
520. ■ Nos primeiros seis meses de 2010, encontravam-se operacionais apenas 18 embarcações pertencentes da Transtejo, já que das nove embarcações elencadas nos gráficos, cinco delas, “Bica”, “Dafundo”, “Mouraria”, “Marvila” e “S. Julião” estiveram totalmente inoperacionais naqueles meses.
521. Relativamente às embarcações catamarã, construídas em 1995, o Presidente dos CA das empresas do Grupo Transtejo referiu, em sede de contraditório, que os «(...) processos construtivos sofreram até então significativa evolução». Aliás, a empresa tem «(...) registado um aumento do custo com a aquisição

de sobressalentes, bem como a descontinuidade de alguns equipamentos, a par de atrasos significativos com o fornecimento por parte dos fabricantes, muitos deles exclusivos. Assim, os motivos identificados, aliados ao facto da actividade de reparação naval não dar resposta satisfatória às necessidades deste tipo de navios, têm concorrido de forma determinante para o agravamento de custos e aumento das taxas de imobilização da frota».

522. Face ao exposto, não seria despiciente que a Transtejo procedesse a uma análise da frota, com vista a avaliar a eficácia dos investimentos de conservação e valorização realizados e os impactos que estão a ter na operacionalidade da frota e, conseqüentemente, apreciar se não seria adequado perspectivar a descontinuidade das embarcações com acentuadas taxas de inoperacionalidade que estão, essencialmente, a gerar custos não aportando benefício evidente para a empresa.

15.3. Contratos de prestação de consultadoria

523. O Grupo Transtejo despendeu, entre 2007 e Maio de 2010, 406,2 mil euros com três contratos de consultadoria entregues por ajuste directo, sem qualquer consulta ao mercado, à SGIE 2000.

524. Ainda no âmbito da manutenção da frota, cumpre relatar o que segue.

525. Quando a Transtejo adquiriu, em 2001, a totalidade do capital social da Soflusa, já esta tinha a actividade de manutenção da frota totalmente contratada a terceiros e quando foi necessário efectuar um novo procedimento concursal para seleccionar uma empresa que efectivasse a Gestão Técnica da Manutenção dos Navios, o conselho de administração da Soflusa deliberou, em **4 de Maio de 2006**, adjudicar directamente, sem qualquer procedimento concursal, à empresa SGIE 2000 – Consultores em Organização Industrial, SA serviços de consultadoria com o objectivo de **“Emitir um Parecer sobre o Caderno de Encargos** elaborado pela primeira contraente [a Soflusa], apresentando propostas de melhoramento e/ou correcção, com vista à sua inclusão como documento base de futuro procedimento concursal para adjudicação dos serviços de gestão de manutenção da frota Soflusa”⁵¹.

526. Por este serviço de consultadoria, consubstanciado num contrato de Prestação de Serviços de Consultadoria em Organização Industrial, a Soflusa pagou à SGIE 2000 **16.250,00** (mais IVA).

527. Seguidamente, em **18 de Janeiro de 2007**, o conselho de administração (CA) da Transtejo (que, recorda-se, integrava os mesmos elementos que o CA da Soflusa) adjudicou directamente à SGIE 2000, e novamente sem ter subjacente qualquer consulta formal ao mercado, a prestação de serviços de consultadoria para apresentação de *«(...) um estudo aprofundado no sentido de estabelecer um plano director para a função “Manutenção” da Transtejo, nos termos previstos na Proposta para Estudo da Organização e Gestão das actividades de Manutenção da Transtejo, de 11 de Janeiro de 2007»*⁵². (Esta proposta foi apresentada pela SGIE 2000 à Transtejo, SA, em 11 de Janeiro de 2007).

528. Por este serviço de consultadoria, consubstanciado num contrato de Prestação de Serviços de Consultadoria em Organização Industrial, a Transtejo pagou à SGIE 2000 **40 500,00** (mais IVA).

529. Concluída aquela prestação de serviços, dez meses depois, o CA da Transtejo voltou a deliberar, em **20 de Dezembro de 2007**, nova adjudicação directa, e novamente sem processo concursal subjacente, à SGIE 2000 uma prestação de *«(...) serviços de assessoria de apoio na gestão da manutenção da frota previsto no Estudo Prévio da Organização e Gestão das Actividades de Manutenção do Grupo TT/SL, com o objectivo de alcançar uma redução dos custos de exploração e despesas de investimento actualmente orçamentados para a função Manutenção (...)»*⁵³.

⁵¹ Cláusula 1ª do Contrato de Prestação de Serviço celebrado com a SGIE 2000, em 19-05-2006.

⁵² Cláusula 1ª do Contrato de Prestação de Serviço celebrado com a SGIE 2000, em 28-02-2007.

⁵³ Cláusula 1ª do Contrato de Prestação de Serviço celebrado com a SGIE 2000, em 01-01-2008.





530. Por este serviço de consultadoria, no qual a SGIE 2000 garantia, na cláusula 3ª do contrato de Prestação de Serviços celebrado em 1-01-2008, a obtenção de redução dos custos de Manutenção (nas suas componentes materiais, fornecimentos e serviços externos e investimentos) no valor de pelo menos de 675 000,00 euros, a Transtejo pagou **225 000,00 euros** (mais IVA).
531. Finalmente, em **16 de Julho de 2009**, o conselho de administração da Transtejo deliberou aprovar a celebração de **contrato de prestação de serviços de consultadoria** em organização industrial com a SGIE 2000, o qual foi **assinado em 1 de Agosto de 2009**, com o preço de **114 500,00 + IVA**, e cujo objecto consistia, nomeadamente, em «*desenvolver e apoiar a **implementação faseada** de uma estratégia, que possibilite a **externalização da Manutenção** das frotas de Transtejo e da Soflusa visando, através de um conjunto de acções, a concretização de um contrato em condições técnico-económicas de uma parceria de vantagens mútuas para as partes envolvidas*».
532. Subjacente à celebração desse contrato estava um pedido feito, em 30-06-2009, pelo Presidente do CA da Transtejo «*para a elaboração de estudo que vise a implementação de um Modelo de Reestruturação da Actividade de Manutenção do Grupo Transtejo*».
533. Assim, **entre 2006 e 2009, o Grupo Transtejo celebrou com a SGIE 2000 quatro contratos de prestação de serviços de consultadoria, um por ano.**
534. Por conta daqueles contratos, **a Transtejo tinha pago, entre 2007 e até Abril de 2010, 406 155,00 euros à SGIE 2000.**
535. Ora, não se pretende emitir qualquer apreciação quanto à eficácia para os gestores públicos do Grupo Transtejo do resultado daquela consultadoria, apesar da materialidade dos custos, ainda que o ajuste directo sem consulta possa ser legalmente admissível. Com efeito, em cada uma daquelas prestações de serviço, o recurso a esta consultadoria, cujos últimos contratos, ainda que com objectos diferentes, são consequentes, foi regular desde 2006 sem que alguma vez aqueles gestores tivessem procedido a um concurso, ou pelo menos uma consulta a mais do que uma entidade, com vista a garantir que detinha o melhor negócio possível do mercado.
536. Assim, não é despiciente realçar que não se tratando de uma situação episódica, sem qualquer procedimento que fosse ao encontro dos benefícios do princípio da concorrência, **não existem garantias de que a decisão subjacente à celebração daqueles contratos de prestação de serviços de consultadoria, celebrados com a SGIE 2000, foi a mais favorável para os dinheiros públicos que os pagaram.**



III. RECOMENDAÇÃO FINAL, VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

16. RECOMENDAÇÃO FINAL

537. Tendo em conta o conteúdo do presente Relatório e, em especial, as suas Recomendações, deve o Governo, enquanto entidade tutelar e accionista único da empresa Transtejo, SA, através dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para, por si ou por quem determinar, bem como os conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo – Transtejo, SA e Soflusa, SA – por escrito e no prazo de seis meses, transmitir ao Tribunal de Contas as



medidas adoptadas e seu estado de desenvolvimento, acompanhadas dos competentes comprovativos, tendentes a dar seguimento às Recomendações deste Relatório.

538. **Existindo Recomendações não implementadas, no final daquele prazo, deverão o Governo e os Conselhos de Administração das empresas do Grupo Transtejo – Transtejo, SA e Soflusa, SA – explicar, detalhadamente e por escrito, ao Tribunal, as razões que a isso conduziram.**

17. VISTA AO MINISTÉRIO PÚBLICO

539. Do projecto de Relatório foi dada vista ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do n.º 5 do artigo 29.º da Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas, que emitiu o respectivo parecer.

18. DESTINATÁRIOS

540. Do presente relatório serão remetidos exemplares:

541. ■ À Presidência da República.
542. ■ À Assembleia da República, com a seguinte distribuição:
→ Presidente da Assembleia da República;
→ Comissão de Orçamento e Finanças;
→ Comissão de Obras Públicas, Transporte e Comunicações;
→ Líderes dos Grupos Parlamentares.
543. ■ Ao Governo e especificamente ao:
→ Primeiro-Ministro;
→ Ministro de Estado e das Finanças;
→ Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
544. ■ Aos actuais Conselhos de Administração da Transtejo, SA e da Soflusa, SA.
545. ■ Ao Eng.º Raul António de Sá Vilaça e Moura que foi Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo – Transtejo, SA e Soflusa, SA –no período 2007-2008.
546. ■ Ao Procurador-Geral Adjunto, nos termos e para os efeitos do disposto pelo n.º. 4 do artigo 29.º da Lei n.º. 98/97, de 26 de Agosto, com a redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 48/2006, de 29 de Agosto.

19. PUBLICIDADE

547. Este relatório e os seus anexos, contendo as respostas enviadas em sede de contraditório, será inserido no sítio do Tribunal de Contas na Internet (www.tcontas.pt) e divulgado, em tempo oportuno e pela forma mais adequada, pelos diversos meios de Comunicação Social, após a sua entrega às entidades acima enumeradas.

20. EMOLUMENTOS

548. Nos termos do DL 66/96, de 31 de Maio, e de acordo com os cálculos feitos pelos Serviços de Apoio do Tribunal de Contas, são devidos os seguintes emolumentos:
549. ■ pela Transtejo, SA, o montante de 8.582 € (oito mil quinhentos e oitenta e dois euros).
550. ■ pela Soflusa, SA, o montante de 8.582 € (oito mil quinhentos e oitenta e dois euros).



551. Estes emolumentos são fixados pelo Tribunal, tendo em atenção o apuramento feito no processo, nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 10.º daquele diploma, sendo, igualmente, o Tribunal de Contas a determinar, ao abrigo do artigo 11.º do diploma emolumentar, o respectivo sujeito passivo.

Tribunal de Contas, em 16 Dezembro de 2010

O Conselheiro Relator,

(José Manuel Monteiro da Silva)

Os Conselheiros Adjuntos,

(António José Avérous Mira Crespo)

(António Manuel Fonseca da Silva)

Fui presente

O Procurador-Geral Adjunto,







IV ANEXOS

1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração das Empresas do Grupo Transtejo
2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
3. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças
4. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Eng.º Raul António de Sá Vilaça e Moura, na qualidade de Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo, no período 2007-2008







1. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Conselho de Administração da Transtejo, S.A.*







TRANSTEJO

ADMINISTRAÇÃO

A
Aca IX
Lx 18. 11. 2010
J.



Exmo. Senhor Juiz Conselheiro
Responsável pela área de controlo do SPE
Professor Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069 – 045 LISBOA

Por Protocolo

Vossa referência

Nossa referência

2350

Data, 2010-11-17

ASSUNTO: Relatório de Auditoria às empresas do grupo Transtejo: Transtejo, S.A. e Soflusa, S.A.

Em referência ao assunto em epígrafe, conforme solicitado por V. Exa., junto se remete em anexo, suporte informático (disco removível) do documento elaborado pelo Grupo Transtejo com vista ao Exercício do Princípio do Contraditório, igualmente remetido em suporte papel na presente data.

Sem outro assunto de momento, apresentamos os melhores cumprimentos.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

DGTC 22 11'10 20611







TRANSTEJO

ADMINISTRAÇÃO

A
Azeite Ix.

de 18.11.2010



Exmo. Senhor Juiz Conselheiro
Responsável pela área de controlo do SPE
Professor Doutor José Manuel Monteiro da Silva
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069 – 045 LISBOA

Por Protocolo

Vossa referência

Nossa referência

2354

Data

2010-11-17

ASSUNTO: Relatório de Auditoria às empresas do grupo Transtejo: Transtejo, S.A. e Soflusa, S.A.

Em referência ao Relatório de Auditoria às empresas do Grupo Transtejo, enviado para os efeitos do Princípio do Contraditório, vimos pronunciar-nos sobre o seu conteúdo.

O referido Relatório do Tribunal de Contas mereceu a melhor atenção por parte do Conselho de Administração do Grupo Transtejo, suscitando alguns comentários, com vista ao esclarecimento das respectivas conclusões.

Com efeito, algumas das questões abordadas no Relatório já se encontravam devidamente identificadas pelo Conselho de Administração, nalguns casos carecendo de medidas correctivas, as quais se encontram em fase de implementação.

Assim, é com espírito colaborante e de complementaridade que nos iremos pronunciar.

EXERCÍCIO DO PRINCIPIO DO CONTRADITÓRIO

CORPO DO RELATO

Ponto 3.3. A evolução tendencialmente decrescente da procura do transporte público fluvial com perspectivas da sua estagnação

No sentido de complementar a observação constante do § 97, cumpre esclarecer que a deslocação da operação dos ferrys para a Estação de Belém ficou a dever-se à desactivação da Estação da Ribeira das Naus para ser dado início à obra para permitir a construção naquele local da Agência de Segurança Marítima Europeia, antes de se

DGTIC 22 11 10 20613

1/15





Conselho de Administração

encontrarem concluídas as obras do Terminal Fluvial do Cais do Sodré que permitissem a operação dos ferrys. Nesta medida, na contingência de continuar a assegurar o serviço público, foi deslocada a operação dos ferrys do Terminal do Cais do Sodré para a Estação de Belém, tal como é referido no relato.

Ponto 4.1. Ineficiências decorrentes da manutenção de duas empresas com o mesmo objecto social

Em 2001, a aquisição integral do capital social da Soflusa à CP, só por si operou a concentração da exploração do serviço público dos transportes fluviais no rio Tejo numa única entidade, a Transtejo, SA, registando – se desse modo ganhos de eficiência decorrentes da aplicação de políticas de gestão comuns a ambas as empresas.

É manifesto que a fusão é susceptível de criar e desenvolver uma identidade corporativa comum e de potenciar a notoriedade e prestígio da marca, com benefícios internos e externos.

Porém as apontadas economias de escala, geradas pelos fardamentos e pelos suportes da comunicação, não se registam, porque a esse nível já existe integração.

Salienta – se ainda no que a este ponto respeita que, no quadro das políticas estratégicas sectoriais projectadas para as empresas públicas que integram o sector empresarial do estado no sector dos transportes, no tocante à racionalidade empresarial e optimização permanente dos seus níveis de eficiência, encontra – se prevista para 2011 a concretização do modelo de reorganização do transporte fluvial de passageiros entre as duas margens do rio Tejo, prevendo – se para breve a fusão por incorporação da SOFLUSA, SA na TRANSTEJO, S.A..

Nos § 113 e 114 substituir cooperativa por corporativa



Conselho de Administração

Ponto 4.2 As empresas partilhavam a mesma equipa de gestão.

Os objectivos dos contratos de gestão para 2009 celebrados com os gestores da Transtejo, foram estabelecidos **numa perspectiva consolidada**, única, aliás, que a nosso ver faria sentido. A detenção de 100% do capital da Soflusa pela Transtejo, o exercício do mesmo objecto social e a partilha da mesma equipa de gestão são argumentos que fundamentam este entendimento.

E são, de resto, aqueles sobre os quais o Accionista deliberou na Assembleia Geral de 28 de Outubro último.

Consideramos, em consequência, não estar correcto o entendimento expresso no documento de auditoria, contraditando com a apresentação do quadro seguinte o qual consta do Relatório de Gestão e Contas Consolidadas de 2009, aprovado pela Accionista na Assembleia supra referida.

INDICADOR	Peso (%)	Objectivo 2009	REAL 2009	PORTUGAÇÃO
1 Consumo de combustível por LKO (litros)	10%	0,025 L	0,025 L	10,0%
2 Custos de manutenção por LKO (€)	10%	0,020 €	0,014 €	13,0%
3 Taxa de cobertura dos Custos Operacionais	12%	37%	41%	13,3%
4 Custos Operacionais por Passageiro Transportado	10%	1,53 €	1,41 €	10,8%
5 Prazo Médio de Pagamentos a fornecedores (dias)	5%	50	54	4,6%
6 Emissões de CO2 por LKO (kg)	10%	0,067	0,061	10,9%
7 Margem do EBITDA	11%	-76%	-59%	13,5%
8 Custos Pessoal Tripulante / TOTAL Custos Pessoal	12%	50%	51%	12,2%
9 Grau de cumprimento do Plano de Investimentos	5%	76%	100%	5,0%
10 Índice de Qualidade da Oferta	15%	100%		14,40%
Nº Reclamações por mil PT	40%	0,031	0,032	
Regularidade	40%	99,7%	98,8%	
Nº Acidentes com passageiros por mil PT	20%	0,0017	0,0019	
		100%		107,7%





Conselho de Administração

Neste entendimento, verifica-se que o Conselho de Administração da Transtejo, superou, globalmente em 7,7% os objectivos quantificáveis fixados pelo Estado accionista e não em 2,2% como consta do documento de auditoria.

Ponto 4.3 As empresas não fixaram objectivos de natureza financeira como manda a RCM 70/2008.

Não podemos deixar de discordar com as observações tecidas no ponto 4.3. do Relato, na medida em que, ao contrário do que é referido, o Grupo Transtejo, em 2008, elaborou e apresentou às tutelas, financeira e sectorial, a sua proposta para definição dos objectivos de gestão para o período 2008/2010 (vd. Anexo I). Tendo por base a referida proposta, o accionista Estado aprovou as orientações estratégicas e objectivos anuais para o biénio 2009-2010, em reunião de assembleia - geral da Transtejo, de 3 de Junho de 2009

Acresce que, a empresa reporta trimestralmente à DGTF, nos trinta dias subsequentes ao final do trimestre e numa aplicação denominada SIRIEF, informação quanto ao seu desempenho económico e financeiro no período.

Ponto 4.4 Inexistência de segregação entre a função segurança e de manutenção da Transtejo.

Quanto à questão do director da Direcção de Segurança e Ambiente acumular funções com as de director da Direcção da Manutenção da Transtejo, tal decisão ficou a dever – se à necessidade de substituição do Director de Manutenção, que desempenhou funções até 31 de Março de 2010, ter denunciado o contrato de trabalho que o ligava à Transtejo.

À data, perante a impossibilidade imediata de assegurar a Direcção daquela área de actividade por colaborador com preparação adequada para o efeito, o Conselho de Administração viu – se na contingência de nomear interinamente o director da Direcção de Segurança e Ambiente, pessoa com reconhecida competência técnica para o efeito



Conselho de Administração

Desta forma, o Conselho de Administração pôde tomar as medidas necessárias ao recrutamento e preparação de colaborador para vir a desempenhar as funções de director da Direcção de Manutenção da Transtejo, processo que se estima concluído no final do corrente ano.

Sem embargo do que antecede, convém salientar que, ao invés do que refere o Relato, encontra – se garantida a segregação das funções de Manutenção, por um lado e de Segurança e Ambiente por outro, na medida, em que não é feita a gestão integrada destas actividades, sendo distintas as estruturas que compõem cada uma das Direcções em questão.

4.5 Remuneração dos gestores públicos: pagamento ilegal de remunerações e de benefícios sociais do lugar de origem e despesas com viaturas afectas ao CA

O Conselho de Administração da Transtejo registou igualmente com atenção as observações relativas aos dois membros do CA que após a entrada em vigor do novo Estatuto do Gestor Público (Decreto - Lei n.º 71/2007, de 27 de Março), mantiveram a opção pela remuneração do lugar de origem.

Tal como é reconhecido no Relatório, cumpre salientar que o Presidente do Conselho de Administração da Transtejo actualmente em funções, logo que alertado para a eventual ilicitude em análise, tomou as medidas julgadas adequadas até cabal esclarecimento do assunto em apreço. Assim, deu instruções à Direcção de Pessoal da Transtejo para suspender o processamento da sua remuneração fixa indexada ao vencimento de origem, não se encontrando igualmente a pagamento à EDP os custos com o Plano de Pensões e Plano de Saúde.

Refira – se a este respeito que a questão em apreço, ainda que de forma não totalmente regular, encontra – se prevista no contrato de gestão, assinado em 2 de Junho de 2009, celebrado entre o gestor público e os Secretários de Estado do Tesouro e Finanças e o dos Transportes.





Conselho de Administração

O Presidente do Conselho de Administração levou ainda, o assunto ao conhecimento da Secretaria de Estado dos Transportes, assim como ao conhecimento da Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças, promovendo em breve junto das tutelas a regularização formal da situação.

Ainda no que a este assunto respeita, salvo melhor opinião, em sentido contrário ao plasmado no § 149 do Relato, que interpreta a disposição constante no n.º 9 do art. 28.º do citado diploma, como impeditiva dos gestores optarem pela remuneração do lugar de origem e pelas regalias ou benefícios remuneratórios que aí detinham, somos de parecer que o artigo em apreço não restringe tal direito de opção. Ao invés, mantém, à semelhança da legislação revogada, a possibilidade de opção pelo vencimento de origem e demais regalias nos casos previstos no artigo 16.º e no n.º 1 do art. 17.º do citado diploma, bem como nos demais autorizados para o efeito.

Sem embargo do que antecede, é relevante mencionar que em momento algum qualquer dos membros do Conselho de Administração identificados no Relatório, teve intenção de auferir a título remuneratório, valores que não lhe eram devidos. Já em Maio de 2008, considerando a entrada em vigor do novo Estatuto do Gestor Público, o Presidente do Conselho de Administração, à data em funções, comunicou em tempo as incompatibilidades decorrentes da aplicação do novo Estatuto às Tutelas Sectorial e Financeira, tendo por iniciativa própria posto fim às mesmas.

§ 180 a 185 Relativamente ao parque de Viaturas é de dimensão reduzida, com veículos adquiridos em segunda mão e com um n.º de anos elevado e a generalidade com mais de 200 000 km. Destinam – se à satisfação das necessidades de serviço e também para a uso funcional por parte de alguns responsáveis da empresa, não se afigurando que em tais circunstâncias se justifique a atribuição de documento escrito. Desta forma considera – se mais vantajoso para os interesses económicos da empresa, tendo em conta que se trata de um sistema flexível e reversível não consubstanciando uma remuneração, não estando atribuído o uso único e exclusivo.



Conselho de Administração

Ponto 4.6 A falta de concessão e de contratualização do serviço público prestado pelas empresas.

No que a este aspecto respeita cumpre apenas referir que as Resoluções do Conselho de Ministros que anualmente atribuem indemnizações compensatórias às empresas referem expressamente que as mesmas “revestem a natureza de indemnização compensatória a atribuir, decorrente das obrigações assumidas em termos de exploração, de transportes e de tarifas”.

Ponto 5.2 Evolução exígua do volume de negócios.

Considera-se relevante referir o impacto na receita da prestação de serviços das empresas da implementação de passes escolares, com concessão de descontos de 50% sobre o preço normal fixado, sendo a compensação financeira atribuída através de indemnização compensatória.

O impacto da implementação desses títulos, 4_18@escola.tp e sub23@superior.tp, na receita directa da prestação de serviços foi de € 24.432,91 em 2008 e € 187.108,20 em 2009.

Ponto 5.3 Em 2009 as empresas apresentavam desagravamento dos montantes negativos dos resultados.

Ponto 5.4 Défices de Tesouraria, perda de Autonomia Financeira e consequente dependência de Capitais Alheios.

Sobre estes pontos cabe apenas referir, que a menor degradação da situação económico-financeira da Soflusa é, em parte, explicada pelo facto da empresa-mãe assumir quase a totalidade dos custos decorrentes da estrutura organizacional. Naturalmente que, numa óptica consolidada, a empresa-mãe, recolhe igualmente esses benefícios.





Conselho de Administração

De referir ainda que, certamente por lapso, no § 283, é indicado o montante de 147,8 milhões de euros como passivo bancário da Transtejo em 2009, quando esse valor se refere ao passivo total.

Ponto 6. O endividamento bancário das empresas ascendia a 99,4 milhões de euros, em 2009.

Concordando, no essencial com a análise apresentada, cumpre apenas apresentar dois comentários:

Primeiro: no triénio em análise, 2007, 2008, 2009, o investimento efectuado pela empresa ascendeu a 27 milhões de euros, para cuja cobertura financeira a empresa apenas recebeu 9 milhões de euros (34%) de participações do Estado.

	(milhares de €)			
	2007	2008	2009	TOTAL PERÍODO
Despesa de Investimento	1.698	5.603	19.714	27.014
<i>TRANSTEJO</i>	1.615	5.413	19.568	26.597
<i>SOFLUSA</i>	82	190	146	418
Subsídios (PIDDAC)	-	4.070	5.088	9.158
<i>TRANSTEJO</i>	-	4.070	5.088	9.158
<i>SOFLUSA</i>	-	-	-	-
Subsídios (FEDER)	173	-	-	173
<i>TRANSTEJO</i>	173	-	-	173
<i>SOFLUSA</i>	-	-	-	-
DESPESA Líquida	1.698	1.533	14.626	17.857

Segundo: a promoção do transporte público, num quadro de mobilidade ambientalmente sustentável, só é possível desde que o mesmo seja prestado com adequados padrões de qualidade, designadamente em termos de conforto e de rapidez nas deslocações.



Conselho de Administração

Ponto 7.2 Os subsídios ao financiamento financiaram 34% dos investimentos realizados no triénio.

Onde se diz subsídios ao financiamento entendemos deverá querer dizer-se subsídios ao investimento.

Esta matéria mereceu já comentário no Ponto 6.

Ponto 7.2.1 As obras de construção da interface no Terminal Fluvial do Cais do Sodré

O protocolo celebrado em 1 de Setembro de 2010, teve por objecto “a definição das responsabilidades técnicas e financeiras da Transtejo e do ML, decorrentes exclusivamente da execução do Terminal Fluvial do Cais do Sodré, realizado no âmbito do Despacho n. 75-XII/92 de Dezembro do Senhor Secretário de Estado dos Transportes, o qual incumbiu o ML de proceder ao estudo, concepção e construção do interface do Cais do Sodré”.

A ratificação da autorização para a realização desta operação foi concedida – reconheceu-se que extemporaneamente – pelo Accionista na Assembleia Geral de 28 de Outubro passado.

A Transtejo e concomitantemente os seus gestores são alheios à decisão de construir o interface e aos custos que o mesmo envolveu. De resto, a sua intervenção no acompanhamento do projecto, só ocorreu na fase final das obras e em face da natureza específica da actividade à qual o terminal se destinava, o transporte fluvial.

Recordam-se aqui e mais uma vez os constrangimentos, que tal como foi referido no ponto 3. se colocaram à empresa durante a última década no que respeita aos terminais da margem norte: encerramento da carreira mais importante da Transtejo, Cais da Alfandega-Cacilhas, devido a acidente nas obras do Metro; encerramento do terminal do Terreiro do Paço com a deslocação das carreiras do Montijo e Seixal daquele local para o Cais do Sodré, também devido às obras do Metro; e demolição do terminal do Cais do Sodré (Ribeira das Naus), que servia a carreira dos ferry-boats, para permitir a construção





Conselho de Administração

naquele local da Agência de Segurança Marítima Europeia. A própria Transtejo não dispunha sequer de sede oficial.

A transferência das responsabilidades técnicas e financeiras do terminal para a Transtejo, retirando-o dos Activos do ML, foi, por isso e a nosso ver uma questão de racionalidade, confirmada, de resto, com as Reservas que sobre essa matéria o Revisor Oficial de Contas desta empresa vinha fazendo na Certificação Legal das Contas.

O pagamento efectuado, ocorreu por comparticipação do PIDDAC recebida em Dezembro de 2009, sendo intenção da Transtejo incluir os futuros pagamentos anuais nos projectos a apresentar ao PIDDAC.

7.2.2 A construção de dois ferries

Face ao atraso verificado na entrega dos navios a Transtejo emitiu, de facto, duas Notas de Débito, a primeira das quais foi regularizada por encontro de contas com facturas da Navalria. Fê-lo pelo montante máximo de penalidades permitido no nº 12 da Cláusula 14ª do Contrato, isto é 20% do valor de cada navio.

A aplicação das penalidades nestes termos não constitui, no nosso entender, qualquer violação do clausulado contratual.

A análise "*prejuízo/benefício*" expressa no documento, sendo correcta do ponto de vista da forma, não tem em conta a substância, isto é, a real possibilidade de concretizar a aplicação das penalidades segundo aquele formato específico. Isso implicaria, por cada dia de atraso, "a emissão de nota de débito, de manhã e o seu recebimento na tesouraria, à tarde".

Acresce que o próprio estaleiro tem contestado formalmente a aplicação das penalidades, facto que poderá, no limite, suscitar decisão sobre a divergência pelo Tribunal Arbitral a que alude a Cláusula 21ª.

De qualquer forma, por parte da Transtejo, não está minimamente em causa o cumprimento do contratualizado, como não está a obtenção da justa compensação pelo



Conselho de Administração

prejuízo decorrente do atraso da entrada ao serviço das embarcações ou o respeito pelo princípio da concorrência. Pretendeu-se, todavia, que o inquestionável exercício desses direitos pudesse ser exercido de modo a não provocar a paralisação das construções por via do estrangulamento financeiro do estaleiro.

7.2.3 Filme de segurança

O filme de segurança produzido em 2007, aguardava a produção de outros conteúdos informativos que pudessem complementar a informação aos passageiros durante a viagem. Não tendo sido possível por falta de recursos no sector de Comunicação e Imagem a preparação desses conteúdos, optou-se pela sua divulgação no imediato, aguardando-se oportunidade para a sua complementaridade com outra informação.

8. As empresas beneficiam da repartição de receita dos passes intermodais feita com base em quotas de repartição de 1989

Como referido no presente relatório a repartição de receita da venda de passes intermodais, é hoje efectuada com base no inquérito à mobilidade efectuado em 1989. Posteriormente, de acordo com os resultados do inquérito realizado em 2007, os mesmos apontam para um acréscimo de receita de cerca de 630 000 euros acima do montante que o Grupo Transtejo recebe actualmente. Neste sentido aguarda – se a aprovação pela Tutela da repartição da receita, em função dos resultados do referido inquérito.

9. A procura oficial estava, em 2009, empolada em 76%, na Transtejo, e em 20%, na Soflusa

Os dados da procura no Grupo Transtejo são apurados conforme referido, com base nos resultados do inquérito de 1996 no que se refere a passes intermodais e em indicadores de utilização relativamente às assinaturas e passes combinados.





Conselho de Administração

Refira-se que quando o novo modelo de bilhética se encontrar implementado em todos os operadores de transportes da AML e todos os operadores Públicos e Privados se encontrarem em condições de enviarem para o SIIT – Sistema Integrado Intermodal de Transportes, de um modo regular e permanente, dados relativos a validações efectuadas em cada modo de transporte, será possível obter dados actualizados sobre a procura.

Consequentemente, a possível falta de coerência de dados relativos à procura identificada no Relatório, a existir, será comum a todos os operadores da AML, pelo que a actualização desses dados deverá ser efectuada em simultâneo, de modo a assegurar o equilíbrio do sistema.

11. Os custos com pessoal consumiram, entre 2007 e 2009, 83,6% das receitas pelo Grupo Transtejo

§ 413 O sistema remuneratório valoriza, porventura em demasiado, a efectividade. O subsídio de refeição, o prémio de assiduidade, o adicional de remuneração, o subsídio de Catamaran e de horários sincopados pressupõem a prestação em regra integral do PNT diário e não relevam para cálculo das férias, subsídio de férias e de Natal.

Admitimos que sem embargo de se verificar no período em apreço alguma degradação do indicador de absentismo a situação seria pior não fosse o efeito dissuasor próprio daquelas formas de remuneração.

Este sistema remuneratório fica também a dever-se ao clima de grande conflitualidade social que rodeia a negociação salarial e à dificuldade de se conseguirem gerar consensos com sindicatos que representam as diversas famílias profissionais.

Convém referir ainda que não podemos acompanhar neste § o relatório, pois não existem promoções automáticas baseadas na antiguidade ou seja no que for.

A generalidade das profissões estão representadas por categorias profissionais com apenas uma posição salarial, não existindo na empresa qualquer regulamento de



Conselho de Administração

carreiras, pelo que o acesso profissional apenas acontece quando vagam lugares e se recorre à mobilidade interna para o seu preenchimento.

Está em curso a introdução do sistema de avaliação do desempenho.

§ 417e segs. O sistema remuneratório instituído em ambas as empresas valoriza a efectividade, tendo em conta a natureza das profissões de bordo e a necessidade da tripulação estar completa para o navio seguir viagem.

Além do prémio de assiduidade que é baseado no princípio da efectividade, há outras remunerações associadas à efectividade, designadamente, o subsídio de refeição, o adicional de remuneração. Relativamente à questão do prémio de assiduidade, convém referir que se trata de uma remuneração complementar no AE de ambas as empresas e que a respectiva cláusula não excepciona nenhum cargo, categoria ou função do seu âmbito de aplicação.

Não acompanhamos o Relato quando se pronuncia no sentido da ineficácia deste prémio, uma vez que a nosso ver o prémio tem um peso percentual significativo face aos vencimentos mais baixos e onde se torna mais crítico o fenómeno do absentismo, portando a perda ou redução do prémio tem impacto económico importante.

§ 423 No respeitante à utilização das dispensas para a actividade sindical e de membro das comissões de trabalhadores, cumpre-se a lei o que gera custos assinaláveis sobretudo quando a dispensa é comunicada para membros das ORT's que estavam de escala ao sábado e domingo, imediatamente a seguir à sua folga semanal.

Quanto à ressalva do prémio de assiduidade para os membros das ORT's, o reparo deve ser dirigido a quem na negociação acautelou os seus interesses próprios.

§ 440 a 445 As normas que presidem à organização dos tempos de trabalho caracterizam-se por grande rigidez. A publicação do Código do trabalho de 2003 e 2009, que introduziu no ordenamento jurídico nacional o instituto da adaptabilidade não teve





Conselho de Administração

até agora qualquer efeito no regime de horários das empresas do Grupo. A situação é mais crítica na Soflusa, como bem se observa no relatório que vimos comentado e onde o AE continua a estabelecer mesmo para o pessoal da operação a duração diária de 8 horas, semanal de 40 e descanso semanal de 2 dias consecutivos, sem que se admita o apuramento destes valores por médias reportadas a ciclos de conjuntos de semanas ou meses. A procura como se sabe é de natureza pendular, com grande concentração nas horas de ponta, o que determinaria mais flexibilidade na organização dos tempos de trabalho.

Porem os Sindicatos rejeitam tal realidade e são intransigentes com os períodos de tomada de refeição, rendições, convocatória das posições de reserva, etc e tornaram-se habituais as intervenções da Inspeção de Trabalho, a marcação de greves, etc

Infelizmente a rigidez na organização dos tempos de trabalho gera ao mesmo tempo, por um lado, desperdício da disponibilidade de trabalho e por outro, recurso ao trabalho suplementar.

13.1 A Taxa de Ocupação da Frota

Relativamente às taxas de ocupação, consideramos que as mesmas devem ser apuradas em face da procura registada nos movimentos pendulares com maior expressão, ou seja, no período da manhã: no sentido Sul – Norte, ao invés do período da tarde que regista maior procura no sentido Norte – Sul.

Já relativamente ao conteúdo do § 494 salienta - se que os dois novos *ferries*, sendo navios mistos de passageiros e veículos, estão preparados para integrarem a oferta que se pretende implementar entre Cacilhas e Cais do Sodré, uma escala comum com navios mistos e só de passageiros. Uma oferta de *ferry-boat*, com menores frequências e constantes, permitirá captar maior procura no transporte de veículos, contribuindo para repor a procura nos níveis anteriormente atingidos e que possa constituir uma alternativa ao TI. O encerramento do antigo terminal de *ferries* no Cais do Sodré (Ribeira das Naus) e a transferência deste para Belém durante cerca de cinco anos, com



Conselho de Administração

deficientes condições de operação motivadas pela carência de frota adequada, contribuíram para os actuais níveis de procura neste segmento.

Cumpra ainda mencionar que a conclusão dos *ferries*, tratando – se de navios mistos, permitiu igualmente adiar, ainda que temporariamente, a realização do investimento projectado para renovação da frota de Cacilheiros.

13.2 A Frota mais jovem da Transtejo com Taxas de Operacionalidade Baixas

As questões evidenciadas no Relato sobre os custos de manutenção, encontram – se devidamente identificadas pelo Conselho de Administração da Transtejo, às quais é dispensada grande atenção, com vista a minorar o seu impacto. Convém salientar que nos reportamos a embarcações tipo *Catamaran*, em alumínio, construídos em 1995, cujos processos construtivos sofreram até então significativa evolução.

Na verdade, temos registado um aumento do custo com a aquisição de sobressalentes, bem como a descontinuidade de alguns equipamentos, a par de atrasos significativos com o fornecimento por parte dos fabricantes, muitos deles exclusivos. Assim, os motivos identificados, aliados ao facto da actividade de reparação naval não dar resposta satisfatória às necessidades deste tipo de navios, têm concorrido de forma determinante para o agravamento de custos e aumento das taxas de imobilização da frota.

Sem outro assunto de momento, apresentamos os melhores cumprimentos.

O CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO







-
2. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações*





*J.*

A Area IX,
 para integração
 no relatório de
 auditoria.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

Cx. 25. 11. 2010

J.

25.NOV.2010-006449

Exmo. Senhor
 Prof. Doutor José Monteiro da Silva
 Digno. Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas
 Av. Barbosa du Bocage, n.º 61
 1069-045 Lisboa

Lisboa, 24 de Novembro de 2010

Assunto: Auditoria às empresas do Grupo Transtejo, S. A. e Soflusa, S. A.

No seguimento do ofício n.º 18013, de 22 de Outubro de 2010, com a referência Proc. n.º 34/08 – Audit, do Gabinete do Excelentíssimo Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas, Professor Doutor José Manuel Monteiro da Silva dirigido a Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para os efeitos considerados relevantes e na satisfação do superiormente solicitado, cumpre dizer:

O relato de auditoria abrange uma diversidade de matérias relativas às empresas do Grupo Transtejo, S. A. e Soflusa, S. A., incidindo na exploração, gestão e endividamento da empresa, os respectivos custos e ineficiências e outras situações relativas a procedimentos internos, designadamente, aquisições e remunerações, entre outros.

Tendo presentes as conclusões do Relato relativamente às empresas referidas, foi consultado o Gabinete do Sua Exa. Secretário de Estado dos Transportes, atendendo à delegação de competências em vigor, para se pronunciar sobre as mesmas.

Não podemos deixar de iniciar a nossa resposta sem mencionar o novo enquadramento de todo o Sector Empresarial do Estado (SEE) e das empresas do sector dos transportes.

O Programa de Estabilidade e Crescimento (PEC) 2010-2013 preconiza um conjunto de medidas no âmbito do SEE que se vão reflectir positivamente na diminuição da despesa primária, uma vez que a racionalização de recursos visada por essas medidas vai diminuir as necessidades de transferências do Estado para o SEE, nomeadamente:





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Maior selectividade no investimento e estabelecimento de limites de endividamento;
- Contratualização do serviço público;
- Alinhamento do SEE com a Administração Pública no âmbito da contenção salarial e da frota automóvel;
- Revisão dos Planos de Pensões e de Saúde que não tenham suporte contributivo;
- Compras do SEE;
- Unidade de Tesouraria para empresas não financeiras do SEE.

Tal como refere o PEC, não se pretende pôr em causa a importância do papel público desempenhado pelas empresas do SEE, mas sim vincar a exigência de maior selectividade no investimento público e adequar o crescimento do nível do endividamento do SEE à realidade do país, compatibilizando a aposta na modernização e no desenvolvimento, com a manutenção do investimento e endividamento em níveis sustentáveis.

Neste sentido, foi fixado um limite máximo para o crescimento anual do endividamento, tendo por referência um crescimento médio anual de cerca de 5,5% - o que, refira-se, é metade do verificado no período 2007-2009 - até atingir um nível mais sustentável de 4% em 2013.

Por outro lado, tendo em vista o reforço do enquadramento jurídico aplicável na matéria, pretende-se introduzir alterações ao disposto no Estatuto do Gestor Público e aos contratos de Gestão, de forma a que, designadamente, e entre outras medidas, seja considerada justa causa de destituição o incumprimento dos limites de endividamento estabelecidos.

Com o objectivo da racionalização da política de aprovisionamento de bens e serviços das empresas públicas, preconiza-se a constituição de centrais de compras ao nível de cada empresa, e a nível sectorial abrangendo a aquisição de bens e serviços comuns, bem como a promoção da adesão aos Acordos Quadro celebrados pela Agência Nacional de Compras Públicas.

Acresce que também será igualmente imposta a obrigatoriedade de aplicação dos excedentes de tesouraria das empresas do SEE na Tesouraria Central do Estado, junto do IGCP,



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

contribuindo assim para a redução das necessidades de financiamento externo da República, além do seu reflexo positivo ao nível do custo líquido dessa mesma dívida.

Por outro lado, proceder-se-á, até final de 2010, à contratualização do serviço público com todas as empresas de transportes e gestoras de infra-estruturas.

Finalmente, o PEC refere ainda que o Estado emitirá, em 2010, orientações no sentido de se procederem a reorganizações e reestruturações no seio do SEE, visando a melhoria da sua eficiência.

Estas orientações gerais da tutela financeira e sectorial consubstanciam-se num reforço das iniciativas que o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações tem vindo a desenvolver, desde 2009, no sentido de promover a sustentabilidade económica e financeira do sector, através de uma gestão eficiente das empresas públicas.

Uma parte destes objectivos foi desde logo alcançada, designadamente através da revisão efectuada aos planos de investimento das empresas tuteladas. Deve ter-se em conta que foram reavaliados e recalendarizados a quase totalidade dos projectos de investimento das empresas, o que permitiu que fossem cumpridos, para 2010, os limites que o PEC veio a fixar, no conjunto do sector dos transportes.

A aplicação dos limites do PEC para o aumento de endividamento das empresas tuteladas implica um ajustamento terá de ser feito através do controlo rigoroso das três componentes que contribuem para a sua alimentação:

- Resultados de exploração;
- Planos de investimento;
- Custos financeiros do stock de dívida remunerada.

Foi assim desencadeado, em 2010, cumprindo os princípios constantes do PEC 2010-2013 e do Orçamento de Estado para 2011, um processo de reestruturação das empresas públicas e de capitais públicos tuteladas por este Ministério, envolvendo designadamente:





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- A adopção de um programa de adequação das estruturas das empresas e dos seus quadros às necessidades efectivas dos serviços prestados, tendo em conta as boas práticas internacionais e as Obrigações de Serviço Público estabelecidas;
- O estudo de propostas devidamente sustentadas de medidas de revisão tarifária, de forma a fazer convergir os preços com os custos dos serviços prestados, num quadro que identifique as possibilidades de gradual valorização das externalidades geradas;
- O reexame da adequação dos serviços de transporte oferecidos à procura.

Quanto a este propósito, e com influência directa no Grupo Transtejo, convirá recordar o exposto no relatório do Orçamento de Estado para 2011.

No caso específico das áreas metropolitanas, pretende-se consolidar o papel das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto. Neste âmbito territorial destacamos a a preparação da implementação do processo de contratualização das Obrigações de Serviço Público de transporte de passageiros, bem como a revisão do enquadramento do sistema de passes e repartição da respectiva receita pelos operadores. Aliás, quanto a este último aspecto, tal matéria tem estado a ser conduzida, directamente, pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.

Destacamos, igualmente, a implementação do projecto de expansão da bilhética sem contacto a todos operadores públicos e privados de transporte público colectivo de passageiros da Área Metropolitana de Lisboa, que se estima que esteja concluído em 2011.

Outro grande objectivo prende-se com a melhoria da governação do sector dos transportes públicos de passageiros e mercadorias. Neste âmbito, serão prosseguidas as seguintes orientações específicas, pela tutela financeira e sectorial, tal como referido anteriormente:

- Adoptar um novo paradigma de concepção e gestão das políticas que abandone o modelo da gestão eminentemente modal para um paradigma de gestão sistémica, com o objectivo de proporcionar melhores acessibilidades e melhor mobilidade de pessoas e mercadorias;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

- Promover a sustentabilidade económica e financeira das empresas do sector (públicas e privadas) através de uma gestão eficiente das empresas públicas e de um sistema racional e eficiente de compensação das Obrigações de Serviço Público (OSP);
- Aprofundar a racionalidade na administração directa e no sector empresarial do Estado no domínio dos Transportes, estudando a possibilidade de melhorar a integração de estruturas onde seja possível obter sinergias;
- Melhorar a articulação entre os diversos operadores de transporte público de Lisboa e do Porto ao nível da oferta de serviços de transporte, a fim de permitir uma maior integração das redes e a prestação de um melhor serviço de transporte público;
- Adequar as diferentes redes e serviços à procura presente e potencial, tendo em conta (i) as necessidades decorrentes do serviço público que o sistema de transportes assegura e (ii) a configuração de redes e serviços de transportes modernos e eficientes com capacidade de contribuir positivamente para as necessidades da competitividade da economia portuguesa e da sustentabilidade económica, social e ambiental da trajectória nacional de desenvolvimento;
- Clarificar o dispositivo de regulação do sector.

Neste âmbito, será naturalmente reanalisada a vocação do Grupo enquanto operador de transporte público da área metropolitana, procurando internalizar os efeitos das travessias rodoviárias e ferroviárias do rio Tejo que já existem e aquelas que se encontram projectadas, bem como a procura e sua adequação à oferta existente. Tais condicionantes influenciarão a vocação futura da empresa.

Na concretização destas orientações específicas o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.) irá apresentar ao Governo, até ao final do primeiro trimestre de 2011, propostas de medidas tendentes à diversificação das fontes de financiamento das subvenções públicas destinadas a remunerar os operadores pelo cumprimento de OSP de transportes públicos colectivos de passageiros.

Por outro lado, será concluído o processo de fusão entre as empresas do Grupo Transtejo, pela tutela financeira e sectorial, iniciado em 2009, através da elaboração dos competentes estudos financeiros, tal como previsto no regime jurídico do Sector Empresarial do Estado. Neste





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

âmbito, está também em curso o estudo do processo de Reestruturação das Actividades de Manutenção do Grupo.

Também com vista à adequação da oferta de serviços de transporte público de passageiros à procura, irá ser dado início ao processo de negociação da concessão atribuída à MTS – Metro Transportes do Sul, S. A., para a construção, fornecimento de equipamentos e de material circulante, financiamento, exploração, manutenção e conservação da totalidade da rede de metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo.

Este aspecto tem uma influência directa na Transtejo, uma vez que o referido sistema de metropolitano ligeiro de superfície está inserido numa região servida por diferentes modos de transporte público de passageiros, nomeadamente linhas de transporte público rodoviário, ligações fluviais à zona norte da Área Metropolitana de Lisboa, e por duas linhas de transporte ferroviário pesado de passageiros, mas constata-se a sobreposição de serviços ou a falta de conexões ou adequados interfaces entre os diversos modos.

Assim, a renegociação da concessão do sistema de metropolitano ligeiro de superfície, pela tutela financeira e sectorial, apenas poderá produzir os efeitos pretendidos, ou seja, racionalização de recursos, optimização da oferta, potenciação da procura, melhor serviço público, sobretudo se for integrada numa avaliação global e precisa de toda a oferta de transporte público na margem sul do Tejo, que envolva todos os modos de transporte, incluindo o fluvial, permitindo uma verdadeira intermodalidade em benefício de todos os operadores. Essa avaliação global será concertada com a renegociação da concessão referida.

Proceder-se-á também à análise e elaboração de propostas de revisão e reformulação dos regimes jurídicos aplicáveis ao sistema de transportes terrestres, designadamente, na clarificação do regime jurídico aplicável ao transporte fluvial e sua perfeita integração institucional e respectiva regulação.

Por outro lado, não podemos deixar de acrescentar que o Governo tem vindo a dar importantes passos no sentido de instituir um modelo moderno e eficaz de regulação do



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Gabinete do Ministro

sector empresarial do Estado e que constituem uma base consistente para as novas medidas de racionalização e eficiência constantes do PEC e do OE2011. A saber:

- Resolução do Conselho de Ministros n.º 121/2005, de 1 de Agosto, que implementa a definição de orientações uniformes que fomentem o rigor e promovam a transparência da acção do Estado e dos titulares da gestão das entidades públicas empresariais e sociedades anónimas de capitais exclusiva ou maioritariamente públicos, aplicando-se ainda estas medidas, com as devidas adaptações, aos institutos públicos;
- Decreto-Lei n.º 120/2005, de 26 de Julho e o Decreto-Lei n.º 69/2007, de 26 de Março, que alteram o Decreto-Lei n.º 148/2003, de 11 de Julho, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/52/CE, da Comissão, de 25 de Junho, relativa à transparência das relações financeiras entre as entidades publicas dos Estados membros e as empresas públicas;
- Decreto-Lei n.º 76-A/2006, de 29 de Março, que altera o Código das Sociedades Comerciais, nomeadamente em matéria de modelos de governo das sociedades e de regras relativas à administração e fiscalização das sociedades anónimas;
- Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março, que aprova o novo Estatuto do Gestor Público;
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março, que aprova os princípios de bom governo das empresa do Sector Empresarial do Estado, dirigidos ao Estado, enquanto titular de participações no capital de empresas e enquanto parte relacionada, e às empresas detidas pelo Estado;
- Decreto-Lei n.º 300/2007, de 23 de Agosto, que altera o Decreto-Lei n.º 558/99, de 17 de Dezembro, relativo ao regime jurídico do Sector Empresarial do Estado,
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 70/2008, de 22 de Abril, que aprova as orientações estratégicas do Estado destinadas à globalidade do sector empresarial do Estado;
- Estabelecimento de contratos de gestão com o órgão de administração das empresas do sector, definindo orientações estratégicas e objectivos concretos a prosseguir;
- Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto, que estabelece o regime jurídico aplicável à atribuição de subvenções públicas;





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro, que cria o novo modelo das Autoridades Metropolitanas de Transporte, e que é um passo decisivo para definir políticas concertadas em matéria de mobilidade nas duas principais áreas metropolitanas do País.

Finalmente, quanto à questão da menção, nos contratos de gestão celebrados com os gestores do Grupo Transtejo, da possibilidade de opção pelo vencimento de origem, consideramos que, salvo melhor opinião, em sentido contrário ao plasmado no Relato, que interpreta a disposição constante no n.º 9 do art. 28.º do Estatuto do Gestor Público, como impeditiva dos gestores optarem pela remuneração do lugar de origem e pelas regalias ou benefícios remuneratórios que aí detinham, o entendimento vigente não seguiu tal interpretação. Ao invés, mantém, à semelhança da legislação revogada, a possibilidade de opção pelo vencimento de origem e demais regalias nos casos previstos no artigo 16.º e no n.º 1 do art. 17.º do EGP, bem como nos demais autorizados para o efeito.

Não obstante, serão despoletados todos os procedimentos e actos necessários e destinados a regularizar a situação, pela tutela financeira e sectorial. Aliás, estando quase findo o mandato do actual conselho de administração, qualquer desconformidade constante dos actuais contratos de gestão serão devidamente regularizadas nos novos contratos a celebrar com os gestores que vierem a ser nomeados para o novo mandato.

Em conclusão, afigura-se-nos que as medidas supra mencionadas, que se encontram em execução ou devidamente calendarizadas, consubstanciadas em preocupações de exigência, racionalidade e eficiência, e que incidem directamente na actividade do Grupo Transtejo, S. A., dão resposta, directa ou indirectamente, a curto e médio prazo, a grande parte das questões suscitadas no doutro relato do Tribunal de Contas.

Com os melhores cumprimentos,


O Chefe de Gabinete
(Manuel Farto)

SÉRGIO NUNES
Adjunto em substituição do Chefe do Gabinete
(Disp 24960, 2.ª Série de 13/11/2009)



3. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças*







MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

AO DA IX
23.11.10

Mi
A Area IX

24.11.10

Exmo Senhor 23.NOV 10 02182
Director-Geral do Tribunal de Contas
Juiz Conselheiro José F. Tavares
Av. Barbosa du Bocage, 61
1069-045 Lisboa

Sua referência
Of. 18014

Sua Comunicação
22-10-10

Nossa referência
Ent. 8630/10 Proc. 02.01

Assunto: Auditoria às empresas do Grupo Transtejo, SA e Soflusa, SA.
Exercício do contraditório

Exmo. Senhor,

Encarrega-me S.E. o Ministro de Estado e das Finanças de, relativamente ao assunto em epígrafe, informar que as conclusões constantes do relatório de auditoria suscitam os seguintes comentários:

Conclusão 8. O saneamento financeiro das empresas do Grupo Transtejo, será promovido após a implementação das condições necessárias ao equilíbrio operacional, a promover através da contratualização prévia do serviço público. Para tal, foi já constituído um grupo de trabalho por de Despacho Conjunto do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e do Secretário de Estado dos Transportes, de 1 de Julho de 2010 Este grupo de trabalho que tem como missão apresentar uma proposta de contratualização para a prestação de serviço público relativamente às empresas do sector dos transportes (onde se inserem as empresas do Grupo Transtejo). Encontra-se, neste momento, em fase de elaboração o relatório final do aludido Grupo de Trabalho. Pretende-se que a contratualização do serviço público por parte das empresas do Grupo Transtejo permita o cumprimento do estabelecido no Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto.

Salienta-se, ainda que entre 2007 e 2009 foi entregue às empresas do Grupo Transtejo, o montante de 33 milhões de euros, relativo a Indemnizações Compensatórias, com a

Av. Infante D. Henrique - 1149-009 LISBOA
Tel.: +351 218 816 800; Fax: +351 218 816 862; E-mail: gab.mf@mf.gov.pt

BGTC 23 11 10 20729





MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

seguinte repartição anual: 10,2 milhões de euros em 2007, 11 milhões de euros em 2008 e 11,8 milhões de euros em 2009.

Conclusão 12. A proposta de Orçamento de Estado para 2001, apresentada pelo Governo à Assembleia da República contempla no seu Relatório a reestruturação e racionalização do Sector Empresarial do Estado (SEE), e em especialmente neste domínio a fusão entre a TT e a Soflusa.

Conclusão 16. O Estado Português, na qualidade de accionista, assinou contratos de gestão com os Administradores da Transtejo, em 2 de Junho de 2009, nos quais foram definidos, entre outros, os termos e condições do exercício das funções dos gestores como membro do conselho de administração (CA) daquela empresa pública para o mandato 2008-2010.

Previamente à assinatura dos referidos contratos de gestão, os membros do CA apresentaram ao accionista uma proposta, conforme previsto nas alíneas 2) e 3.b) da parte II do Anexo à Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 70/2008, de 22 de Abril.

Refira-se que, os contratos de gestão são celebrados ao abrigo do disposto nos artigos 18.º e 30.º do Decreto-Lei n.º 71/2007, de 27 de Março, na sua actual redacção, que aprovou o Estatuto do Gestor Público (EGP), e definem, para um determinado período, um conjunto de obrigações e direitos recíprocos entre as partes que os outorgam.

No caso dos membros do CA da TT, eleitos para o mandato 2008-2010, os contratos regulam o exercício das funções de gestor público e integram as orientações estratégicas e objectivos anuais para o período 2009 – 2010 bem como as remunerações, com as componentes fixa e variável, nos termos do artigo 28.º do EGP.

Considerando a celebração dos contratos de gestão supra mencionados, entende-se que foi dado cumprimento ao estabelecido na RCM n.º 70/2008, de 22 de Abril.



MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
GABINETE DO MINISTRO DE ESTADO E DAS FINANÇAS

Conclusão 22. No que respeita às viaturas de serviço afectas ao CA da TT, cumpre referir que por Despacho Conjunto do Secretário de Estado do Tesouro e Finanças e da Secretária de Estado dos Transportes, de 2 de Junho de 2009, foram dadas orientações à Comissão de Fixação de Remunerações da empresa, tendo as mesmas sido respeitadas.

O combustível, por ser matéria da competência do CA, ao abrigo do n.º 3 do artigo 33.º do EGP, não é objecto de pronúncia do accionista Estado.

Não obstante, serão tidas em contas as sugestões de ponderação nesta matéria apresentadas pelo Tribunal de Contas.

Com os melhores cumprimentos.

A Chefe do Gabinete,

(Filipa Bandeira de Melo)

C/c: Gab. SETF







4. *Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Eng.º Raul António de Sá Vilaça e Moura, na qualidade de Presidente dos conselhos de administração das empresas do Grupo Transtejo, no período 2007-2008*







A
Ass. IX
para efeitos de
aviso do contraditório
e auditoria ao Grupo
Transtejo. 18.10.2010
J

Exmo. Senhor Juiz Conselheiro
Responsável pela área de controlo do SPE
Professor Doutor José Manuel Monteiro da
Silva
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069 – 045 Lisboa

Lisboa, 17 de Novembro de 2010

Por Protocolo

Assunto: Relatório de Auditoria às empresas do grupo Transtejo: Transtejo, S.A. e Soflusa, S.A.

Em referência ao Relatório de Auditoria às empresas do Grupo Transtejo, enviado para os efeitos do Princípio do Contraditório, apresento a V. Exa. as seguintes observações:

4.5 Remuneração dos gestores públicos: pagamento ilegal de remunerações e de benefícios sociais do lugar de origem e despesas com viaturas afectas ao CA

O signatário foi eleito em Assembleia – geral da Transtejo, Presidente do Conselho de Administração para o triénio 2005/2007, tendo cumprido o mandato até Junho de 2008.

Para o efeito, obtida a anuência da Rede Ferroviária Nacional – REFER, EP, foi determinada a sua requisição àquela empresa, por Despacho de Sua Excelência, a Secretária de Estado dos Transportes, à data em funções.

Nos termos do regime então vigente, o signatário optou por manter todos os direitos inerentes ao seu quadro remuneratório de origem, como trabalhador com vínculo à REFER, designadamente o vencimento correspondente.

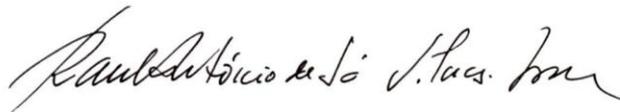
Em Maio de 2008, considerando a entrada em vigor do novo Estatuto do Gestor Público, o signatário, à data Presidente do Conselho de Administração, comunicou em tempo as incompatibilidades decorrentes da aplicação do novo Estatuto às Tutelas Sectorial e Financeira, tendo por iniciativa própria posto fim às mesmas.

BGTC 17 11*10 20377



Saliente – se que em momento algum, o signatário teve intenção de auferir a título remuneratório, valores que não lhe eram devidos. No entanto cumpre referir que, em sentido contrário ao plasmado no § 149 do Relato, que interpreta a disposição constante no n.º 9 do art. 28.º do citado diploma, como impeditiva dos gestores optarem pela remuneração do lugar de origem e pelas regalias ou benefícios remuneratórios que aí detinham, julga - se de parecer que o artigo em apreço não restringe tal direito de opção. Ao invés, mantém, à semelhança da legislação revogada, a possibilidade de opção pelo vencimento de origem e demais regalias nos casos previstos no artigo 16.º e no n.º 1 do art. 17.º do citado diploma, bem como nos demais autorizados para o efeito.

Com os melhores cumprimentos,



Raul António de Sá Vilaça e Moura

FIM