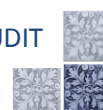




AUDITORIA À STCP, SA

Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto







Transportes Públicos Urbanos na Cidade do Porto

STCP, SA



Ficha Técnica

EQUIPA AUDITORIA

Conceição Botelho dos Santos
Sofia Ferreira dos Santos

COORDENAÇÃO GERAL

Gabriela Ramos
(Auditora Coordenadora do DA IX)
António Garcia
(Auditor Chefe do DA IX)

CONCEPÇÃO, ARRANJO GRÁFICO E TRATAMENTO DE TEXTO

Ana Salina

FOTOGRAFIAS

Cortesia da STCP, 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 Carlos Moreno

Adjuntos:

Conselheiro Manuel Henrique de Freitas Pereira

Conselheiro Raúl Jorge Correia Esteves

ESTRUTURA GERAL DO RELATÓRIO

I Sumário Executivo

II Corpo do Relatório

III Recomendação Final, Destinatários, Publicidade e Emolumentos

IV Anexos







I	SUMÁRIO EXECUTIVO	3
1.	INTRODUÇÃO	3
1.1.	Natureza e âmbito	3
1.2.	Objectivos da acção	4
1.3.	Metodologia	4
1.4.	Exercício do Contraditório	4
2.	CONCLUSÕES	5
3.	RECOMENDAÇÕES	10
II	CORPO DO RELATÓRIO	13
4.	A STCP	13
4.1.	Constituição	13
4.2.	Contrato de Gestão	14
4.3.	Desempenho Económico-financeiro	15
4.3.1.	Evolução do Capital Próprio	15
4.3.2.	Evolução do Volume de Negócios	16
4.3.3.	Estrutura de Resultados	17
4.3.3.1.	Quanto aos Resultados Operacionais	17
4.3.3.2.	Quanto aos Resultados Financeiros	18
4.3.3.3.	Quanto aos Resultados Extraordinários	19
4.3.3.4.	Quanto aos Resultados Líquidos do Exercício	19
4.3.4.	Indicadores económicos e financeiros	19
4.4.	Endividamento	21
4.5.	Custos com Pessoal na STCP	23
5.	Financiamento Público	28
6.	CONTRATUALIZAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO	30
7.	O SERVIÇO PÚBLICO DA STCP	32
8.	AVALIAÇÃO DO SERVIÇO PRESTADO	38
9.	A QUALIDADE DO SERVIÇO	39
9.1.	Universalidade e Continuidade	40
9.2.	Conforto	44



9.3.	Acessibilidade Informativa	46
9.4.	Acessibilidade a Preços e Tarifários	47
9.5.	Segurança e Higiene	50
9.6.	Protecção dos Utilizadores	51
III	RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS	53
10.	RECOMENDAÇÃO FINAL	53
11.	DESTINATÁRIOS	53
12.	PUBLICIDADE.....	53
13.	EMOLUMENTOS.....	53
IV	ANEXOS.....	55



SIGLAS

AE	Acordo de Empresa
AMP	Área Metropolitana do Porto
CA	Conselho de Administração
CARRIS	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA
CMVMC	Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas
CP	Caminhos-de-Ferro Portugueses, E.P.
CSC	Código das Sociedades Comerciais
EBITDA	Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
Metropolitano	Metropolitano de Lisboa, EP
IC	Indemnizações Compensatórias
INTOSAI	<i>International Organization of Supreme Audit Institutions</i>
RLE	Resultado Líquido do Exercício
SEE	Sector Empresarial do Estado
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA
TC	Tribunal de Contas



I SUMÁRIO EXECUTIVO

1. INTRODUÇÃO

Com o reforço populacional no litoral do país, alterou-se a geografia das principais cidades portuguesas devido ao aparecimento de novas periferias, novas centralidades e novas polaridades de habitação, emprego e lazer. Consequentemente, a boa mobilidade urbana e pendular surge como essencial à vida das pessoas que nelas e a elas se deslocam.

A implementação de sistemas de mobilidade urbana, com ênfase nos transportes colectivos de passageiros, revela-se vital nas políticas de crescimento sustentável das cidades, por conciliar desenvolvimento económico com a melhoria da qualidade de vida das populações e crescente protecção do ambiente. A existência de redes integradas e eficientes de transportes colectivos cumpre, ainda, um papel preponderante por garantir equidade e inclusão social, seja dos economicamente mais desfavorecidos, seja daqueles que apresentam mobilidade reduzida.

Nessa medida, tem-se vindo a perceber uma alteração na oferta do serviço de transportes colectivos urbanos acompanhada pela construção e expansão de redes de metro e pela alteração das tradicionais redes de autocarros.

Essas mudanças têm estado a ser, mormente, concretizadas por empresas de capitais integralmente públicos, logo utilizando dinheiros públicos. Apresenta-se, assim, oportuno avaliar se o planeamento das redes de transporte e a aplicação daqueles recursos financeiros está a ter um efeito positivo na melhoria dos impactos ambientais, na qualidade da oferta dos transportes colectivos e na captação de mais clientes conquistados ao transporte individual e, com isso, se se está a alcançar um pendor favorável na análise custo-benefício.

Com esse intuito, o Tribunal deliberou executar auditorias às empresas do Sector Empresarial do Estado que **prestam serviço público de transportes urbanos, nos segmentos autocarro e metro, nas cidades do Porto e de Lisboa: STCP, S. A., Metro do Porto, S. A., CARRIS, S. A. e Metropolitano, E. P.**

Após conclusão daquelas quatro auditorias verticais, e sem prejuízo dos relatórios mais pormenorizados resultantes de cada uma delas, o Tribunal de Contas elaborará um relatório horizontal do qual constarão as principais conclusões e recomendações, bem como a mensagem principal do TC quanto a este subsector de actividade.

O presente documento expõe os resultados da auditoria realizada à **Sociedade Transportes Colectivos do Porto, S. A.** (doravante designada por **STCP**) que, apesar da entrada em funcionamento, em 2003, do metro ligeiro do Porto, mantinha-se como líder destacada no transporte colectivo de passageiros na região do Grande Porto. Em 2008, transportou mais de 111 milhões de passageiros ao longo de 533 km de rede de autocarros e 9 km de rede de carros eléctricos, posicionando-se como parceira fundamental para o sucesso do sistema de mobilidade urbana, em marcha naquela região, considerado pioneiro no país.

1.1. Natureza e âmbito

O presente relatório expõe os resultados da **auditoria operacional** realizada à STCP, com ênfase no seu serviço público de transporte rodoviário. O **âmbito temporal** incidiu nos exercícios económicos de 2003 a 2007, havendo referências à data de Setembro de 2008, momento da realização do respectivo trabalho de campo da auditoria.



1.2. Objectivos da acção

Atentas as características da auditoria, o seu objectivo focalizou-se nas condições de prestação do serviço público pela Empresa, seu desempenho e qualidade, tendo, em consequência, os seus objectivos genéricos consistido na:

- Caracterização das componentes do serviço público de transporte local prestado.
- Apresentação do desempenho económico-financeiro da Empresa.
- Apreciação do financiamento público.
- Aferição da qualidade do serviço prestado, considerando as orientações do Livro Verde Sobre Serviços de Interesse Geral.

1.3. Metodologia

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, da qual o Tribunal de Contas Português é membro.

Foi, também, testado, na prática, durante o trabalho de campo, o serviço de transporte rodoviário urbano que a empresa estava a oferecer aos seus clientes.

Acresce que os valores constantes dos quadros e gráficos, apresentados ao longo deste Relatório, tiveram como fonte as demonstrações financeiras e outros documentos fornecidos pela STCP.

Seguidamente, dar-se-á conta do que de mais relevante se apurou nesta auditoria que integrou o Plano de Fiscalização do Tribunal de Contas de 2008.

1.4. Exercício do Contraditório

Nos termos da Lei n.º 98/97, de 6 de Agosto, que vincula o Tribunal de Contas ao princípio do contraditório, o Juiz relator do processo enviou, oportunamente, às entidades abaixo indicadas, o relatório preliminar com os resultados e conclusões da auditoria, para que aquelas entidades, 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 do Conselho de Administração da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A.

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.

Não obstante o que precede, o Tribunal entendeu, ainda, fazer figurar, em anexo a este seu 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 seu documento, tendo em vista contribuir para o mais amplo esclarecimento possível da opinião pública e dos contribuintes.

Preliminarmente, deve referir-se que, nas alegações produzidas pelo Chefe de Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, expressou aquele membro do Gabinete que *«muitas das observações feitas no presente Relato de Auditoria do Tribunal de Contas dizem respeito à política dos transportes que, nos termos constitucionais, é da responsabilidade do Governo. Como é natural, esta política é susceptível de avaliação por parte dos cidadãos e dos órgãos constitucionalmente competentes para o efeito. Não nos parece, por isso, e salvo melhor opinião, caber no âmbito das atribuições do Tribunal de Contas, enquanto tal, uma avaliação dessa política.»*

A este propósito, o Tribunal entende esclarecer que nada, neste Relatório, permite concluir que o TC ajuíza sobre **decisões políticas**, em si mesmas, ou propõe **decisões políticas alternativas** para as que o Executivo tomou.



O que o TC fez, aliás no estrito respeito pelo que dispõe a sua Lei Orgânica¹, bem como pelo que é recomendado pelas normas de auditoria e boas práticas internacionais² foi, isso sim, apreciar os **impactos**, as **consequências**, o **mérito qualitativo** e, sobretudo, as **consequências financeiras** das decisões políticas adoptadas pelo Governo. Isto mesmo resulta com meridiana clareza quer dos **objectivos** fixados para a presente auditoria quer das **observações**, **conclusões** e **recomendações** constantes do presente Relatório.

2. CONCLUSÕES

Tendo por referência a data do trabalho de campo (Setembro de 2008), apresenta-se, sucintamente, o que de mais relevante se apurou no âmbito da auditoria, no que respeita quer ao sistema de mobilidade da região, em geral, quer à actuação da STCP, em particular.

A implementação de sistemas de mobilidade nas cidades mais populosas do país será de grande valia para o crescimento sustentável das mesmas e, conseqüentemente, para a qualidade de vida das populações que nelas vivem, mas também um potente contributo para a reorganização desses espaços urbanos e, igualmente relevante, para a minimização dos custos totais com transportes colectivos, porque elimina redundâncias e, nessa medida, contribuiu para a economia do Orçamento de Estado, já que se trata de um sector de actividade financiado pelo Estado, Administração Central.

Nessa medida, muito contribuiria que fosse formalmente concebido e adoptado um sistema de mobilidade local que espelhasse o planeamento e a gestão eficiente do espaço e

assentasse, pelo menos, na intermodalidade entre os vários operadores de transportes colectivos, na melhoria dos impactos ambientais, no incremento continuado da qualidade do serviço dos transportes colectivos e no desincentivo à utilização dos transportes individuais, potenciando, exponencialmente, as medidas já empreendidas.

No enalço daqueles pilares, indica-se resumidamente o que de mais relevante ocorre no Grande Porto, destacando-se o contributo da STCP.

No que respeita à Intermodalidade entre os vários operadores de transportes colectivos.

1. Na região do Porto, a entrada em funcionamento do metro ligeiro foi estímulo para que a STCP, a CP, EP, a Metro do Porto, SA e alguns Operadores Privados se tivessem aliado e articulado as respectivas redes de transporte colectivo, com maior ou menor eficácia. Conseqüentemente, **existia na área metropolitana do Porto (AMP) um sistema de intermodalidade que congregava a complementaridade entre meios (sobretudo redes) e um zonamento tarifário comum assente num modelo partilhado de repartição da receita.**
2. **A STCP foi fundamental para a constituição desse sistema de intermodalidade por ser a maior transportadora da região, logo a que maior número de passageiros leva para o sistema, mas também o modo que lhe dava flexibilidade e maximizava os pontos de conexão da estrutura em rede.** E é precisamente por essas razões que **o sucesso daquele sistema dependerá, em grande medida, da capacidade que a STCP venha a demonstrar na captação de novos clientes para o sistema, indo buscá-los e levá-los aonde os modos ferroviários, especialmente o metro ligeiro, não chegam**, modos estes sempre preferidos pelos clientes de transportes colectivos devido às melhores frequências e pontualidades que conseguem oferecer por se deslocarem em canal próprio.
3. A STCP implementou, em 2007, uma Nova Rede, visando a adequação, numa perspectiva complementar, à rede do metro ligeiro, logo ao sistema Intermodal. Também nesse ano adoptou em toda a sua frota o Sistema Bihética Sem Contacto que permite, entre

¹ Vide, designadamente, artigos 1.º e 2.º e 5.º n.º 1, alínea f), 50º, 54º, 55º e 78.º da Lei 98/97, de 26 de Agosto, sendo de destacar que o referido art.º 55.º até comete ao Tribunal a competência para realizar “auditorias de qualquer tipo ou natureza”.

² Atente-se o teor do texto inserto nas “*Directrizes para aplicação de normas de auditoria operacional*”, INTOSAI, Julho de 2004 (tradução brasileira do TC do Estado da Bahia, Julho de 2005): “*De maneira geral, as decisões políticas e os objectivos estabelecidos pelo poder Legislativo constituem o marco de referência que serve de base aos critérios de exame utilizados na auditoria operacional. Não é função de uma ISC julgar esses objectivos e decisões. Entretanto, a ISC — como consequência de seus trabalhos — pode efectuar comentários críticos sobre os objectivos; por exemplo, questionar se são coerentes ou se é possível aferir em que medida são alcançados. Por conseguinte, um relatório de auditoria operacional pode colocar em avaliação os méritos das políticas ou decisões actuais*”. Ainda, no Cap. 1.7, atente-se na afirmação de que “*também se tem concordado que a avaliação de programas constitui uma tarefa importante para uma ISC que tenha a autoridade legal e a qualificação requeridas para realizar tais estudos*” que é o caso do Tribunal de Contas português, por forçado disposto na al. f), nº 1, do art.º 5º da LOPTC.



outros, uma contagem real dos passageiros e uma repartição da receita, entre todos os operadores do sistema, em função da utilização.

4. Porém, apesar do incremento qualitativo que o sistema de intermodalidade introduziu na oferta de transporte colectivo no Grande Porto, considera-se que o mesmo apresentava algumas fragilidades, a seguir indicadas, mormente por não existir uma política de mobilidade local, formalmente consagrada, nem mesmo uma estratégia de desenvolvimento comum às empresas que integram o sistema, daí sucedendo que o mesmo tenha, efectivamente, diversificado a oferta, mas ainda não plenamente integrado e agregado as ofertas até então existentes.

4.1. O zonamento tarifário intermodal era excessivamente fragmentado e complexo. Abrangia 46 zonas diferentes e revelava-se uma dificuldade para os clientes e uma barreira à entrada de novos.

4.2. Embora o metro ligeiro se tivesse estendido para concelhos da AMP, e com ele o tarifário intermodal, nem **em todos esses concelhos existia intermodalidade**, porque os operadores do sistema, no caso a STCP, não acompanharam essa oferta (que depende da concessão avulsa de concessões em áreas onde opera em concorrência), nem foram captados operadores rodoviários locais para integrar o sistema.

4.3. Não existia uma plena complementaridade dos serviços prestados pelas empresas operadoras aderentes ao sistema, porque não havia uma estratégia comum formalizada, nem uma gestão perfeitamente articulada dos serviços que prestavam, nem mesmo entre as empresas públicas envolvidas. Tal era notório entre o metro ligeiro e a STCP, dado que **eram visíveis desadequações ao nível dos locais de rebatimento e das frequências, sobretudo em situações de maior fluxo de passageiros.** De facto, o metro ligeiro registava frequências que os autocarros nem sempre conseguiam, razoavelmente, acompanhar, dada a gestão dos seus recursos económicos e técnicos disponíveis, podendo enfraquecer o elo da distribuição e recolha de passageiros que recai, sobretudo, sobre a STCP.

4.4. Não havia hegemonia do sistema de intermodalidade, já que as empresas operadoras que o integravam, com excepção da Metro do Porto, SA, mantinham os respectivos tarifários monomodais e combinados, o que não promovia a intermodalidade, mas proporcionavam um serviço de transporte colectivo mais económico para os clientes.

Tal era também patente ao nível da **comunicação empresarial que não estava concentrada**, multiplicando-se pelas várias empresas as políticas comunicacionais, com frequência para os mesmos produtos e serviços, procedimento contrário à rentabilização de meios e à eficiência económica.

No que respeita à melhoria dos impactos ambientais.

5. **A procura dos transportes colectivos no Grande Porto cresceu 14%, desde 2003, data da entrada em funcionamento do metro ligeiro. Percentagem sobretudo significativa quando contrariou o que ocorria, até então, nesta região do país.** Tal significa menos transportes individuais em circulação, logo redução dos impactos ambientais causados pelo excesso de tráfego na cidade. Em 2007, o sistema intermodal tinha registado um crescimento da procura de 53%, face ao ano anterior.

6. **Têm sido realizados avultados investimentos na modernização e renovação do material circulante**, especialmente pelas empresas públicas aderentes do sistema, o **que implicou reduções dos níveis de ruído e dos consumos de combustíveis** e, conseqüentemente, **das emissões de gases poluentes para a atmosfera.**

Em 2007, a STCP possuía a frota de autocarros mais jovem do país, com uma idade média de 6,7 anos, e 52% da qual era movida a gás natural, logo menos poluente.



No que respeita ao incremento continuado da qualidade do serviço dos transportes colectivos.

7. O Estado, que concessionaria o serviço e que o financia, **não tinha contratualizados com a STCP, até Setembro de 2008**, nem com as restantes empresas, **as respectivas obrigações de serviço público, nem as características mínimas que devem ser satisfeitas quanto à Universalidade e Continuidade, Conforto, Segurança e Higiene e Protecção dos utilizadores.**

Todavia, sem contratualização e sem um modelo de financiamento público pragmático, a STCP tem vindo a satisfazer o serviço de interesse geral que presta com padrões de qualidade cada vez mais satisfatórios.

8. Não sendo a concessão de carreiras, por parte do Estado, um processo expedito e eficaz, são as empresas, e no caso também a STCP, que, por sua iniciativa, vão definindo a rede de transportes públicos, de acordo com o conhecimento que têm do sector e segundo os seus interesses económicos. Factores que, conjugados, podem justificar que **nem a rede STCP cobrisse, nem as redes dos outros modos de transporte, todas as áreas onde seria necessário existir transportes públicos.**
9. As concessões das carreiras, fora das áreas de exclusividade, são outorgadas ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóvel, que data de 1948, o qual se revela **acentuadamente desadequado e que privilegia a antiguidade à qualidade do serviço público prestado.**
10. Em termos globais, considera-se que a STCP presta um serviço de crescente qualidade, possui uma frota moderna e cómoda, de acesso fácil, nomeadamente para os possuidores de mobilidade reduzida, muito satisfatória em termos de higiene e segurança, empenhada numa boa, mas também acessível, comunicação com os seus cliente e cada vez mais apostada na proximidade aos mesmos.
11. Ainda assim, foram identificados alguns aspectos que poderiam ser melhorados, dos quais se destaca as **fragilidade da STCP, ao nível da regularidade do serviço prestado, decorrente da falta de pessoal tripulante,**

também motivado pelas consideráveis **taxas de absentismo** do mesmo – **8,3%** – que se traduziu, em 2007, em **mais de 12 mil serviços previstos que não foram realizados** com prejuízos para os seus clientes e para a imagem da Empresa.

Acresce que, como a maioria do clientes da STCP utiliza assinatura, são aqueles os mais lesados, em virtude do incumprimento de serviços, já que os títulos de transporte foram pagos antecipadamente, sem que, nestas circunstâncias, esteja prevista pela Empresa qualquer forma de compensação.

12. Os investimentos realizados pela STCP em mecanismos que permitem melhores acessibilidades, sobretudo aos detentores de mobilidade reduzida, **não são potenciados porque existem barreiras arquitectónicas**, da responsabilidade das Autarquias Locais, onde opera, **que dificultam o seu uso.**
13. Os abrigos localizados junto das paragens da STCP **nem sempre têm as características ideais de conforto**, sendo que os mesmos também são da responsabilidade das Autarquias Locais.
14. A Lei 28/2006, de 4 de Julho, referente ao Regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas nos transportes colectivos apresentava várias insuficiências muito penalizantes para os clientes infractores **não intencionais ou sem culpa**, descredibilizando, desse modo, os transportes colectivos e estorvando à fidelização dos clientes.

No que respeita ao desincentivo da utilização dos transportes individuais.

15. O aumento da diversificação da oferta e respectiva intermodalidade, sem acréscimo de custos para o utilizador dentro de determinados limites horários muito razoáveis, **acompanhados pelos bons desempenhos em termos de qualidade dos serviços prestados** pelas empresas, logo também pela STCP, **têm sido potenciadores da utilização dos transportes colectivos na AMP.**
16. No entanto, este é um dos aspectos sobre mobilidade no qual ainda é preciso apostar bastante já que:



16.1. Para além de algumas medidas avulsas, como o estacionamento pago dentro das cidades, **não existem medidas concertadas, levadas a cabo pelas entidades competentes, que visem directamente restringir o uso do transporte individual dentro das cidades.**

16.2. Não estão a ser abundantemente postas em prática, sobretudo na cidade do Porto, **medidas tecnológicas que permitam melhorar a fluidez dos autocarros e eléctricos**, nas vias rodoviárias, com vista ao aumento da velocidade de exploração dos mesmos e, conseqüentemente, com impactos na redução dos consumos energéticos, das emissões poluentes e do aumento das taxas de pontualidade. Em 2007, a STCP registava uma velocidade comercial de 15,8 km/h nos autocarros e 7,9 km/h nos eléctricos.

16.3. Eram ainda poucos os investimentos em interfaces, que permitissem o transbordo de passageiros em condições de comodidade e segurança, e em parques de estacionamento fora das cidades, de fácil acesso e com boas ligações à rede de transportes colectivos.

16.4. Apenas 24,4 km (4,6%) da rede da STCP eram percorridos em corredores BUS.

São, ainda, de salientar, em termos conclusivos, os seguintes aspectos:

17. A STCP, sociedade anónima de capital social integralmente público, tem por objecto explorar o transporte público rodoviário de passageiros e **operava todos os dias do ano, 24 horas por dia, com frequências ajustadas à afluência de passageiros, em regime de exclusividade, dentro da cidade do Porto, e em regime de concorrência, em cinco concelhos limítrofes.**

18. Em 2008, transportou 111,3 milhões de passageiros e era a maior transportadora de passageiros da área metropolitana do Porto.

Depois de ter perdido 29 milhões de passageiros (21% da procura), desde a entrada em exploração do metro ligeiro do Porto, em 2003, sobretudo por transferência dos mesmos para aquele modo de transporte, **voltou, em 2008, a ganhar passageiros, que se traduziu numa recuperação de 2%, face a 2007.**

O sucesso da manutenção da recuperação de passageiros estará muito dependente da capacidade de o sistema de intermodalidade captar novos clientes para todas as empresas que o integram, mas também da capacidade de a STCP melhorar os rebatimentos ao metro ligeiro (que conseguia frequências muito boas, mas que não estavam, totalmente e nos pontos mais críticos, a ser potenciadas pelas da STCP) e de estender a sua rede ou melhorar a frequência nas zonas mais populosas onde os modos ferroviários não chegam, para o que também seria necessário que a atribuição das concessões de carreiras, da competência do Estado, fosse mais ágil e assente em critérios qualitativos.

19. Em 2007, a STCP encontrava-se em falência técnica, consequência da perda total do seu capital próprio, e, por isso, abrangida pelo art.º 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

20. Entre 2003 e 2007, a STCP tinha acumulado RLE negativos, que transitaram, no montante total de 124,3 milhões de euros.

A STCP registou, em 2007, o pior Resultado Líquido do Exercício, desde 2004, igual a 26,7 milhões de euros negativos e, desses, menos 15 milhões respeitavam a Resultados Operacionais e menos 11,2 milhões a Resultados Financeiros.

Ainda de realçar o esforço desta Empresa na contenção dos custos operacionais, os quais em 2007 decresceram 2,7% (menos 1,9 milhões de euros), face ao ano transacto.

21. A STCP dependia, para operar, do endividamento externo. As dívidas bancárias de médio e longo prazo ascendiam, em 2007, a 209 milhões de euros e estavam inteiramente avalizados pelo Estado. Nesse ano, esse endividamento acentuou-se 92%, face a 2006.

22. Entre 2003 e 2007, a STCP tinha despendido 34,6 milhões de euros em juros bancários.

23. Para a situação de descapitalização e de dependência financeira externa em que a STCP se encontrava concorriam, mormente:



23.1. As Indemnizações Compensatórias atribuídas tardiamente pelo Estado e muito aquém das necessárias para fazer face aos défices de exploração.

A STCP pratica tarifários, balizados pelo Estado, abaixo dos necessários para cobrir os custos inerentes, défice agravado pela prática de tarifários sociais monomodais (que encerrava dos maiores descontos do país) e intermodais. Tarifários e descontos que geraram, ao longo dos anos, défices de exploração, os quais não eram suficientemente compensados pelas Indemnizações Compensatórias atribuídas pelo Estado, compelindo a Empresa a recorrer ao endividamento.

Também a entrega das IC pelo Estado já perto do final dos exercícios económicos tem levado a STCP a recorrer ao endividamento de curto prazo para antecipar essas receitas e, conseqüentemente, agravando os seus Custos Financeiros.

Em 2007, as IC auferidas pela STCP tinham coberto 52% do défice operacional desse ano.

23.2. A Concretização de Investimentos com recurso ao endividamento externo.

Como a STCP tem vindo, sistematicamente, a operar em défice de exploração, tem sido à custa do endividamento que consegue concretizar os investimentos necessários à melhoria da qualidade da sua oferta, o que vem agravando os seus Resultados Financeiros.

23.3. A Perda de receita decorrente da perda continuada de passageiros até 2007, sobretudo por transferência para o metro ligeiro, mas já estancada em 2008.

23.4. A falta de objectivos de gestão determinados aos sucessivos Conselhos de Administração, procedimento finalmente contrariado no presente mandato, também pode ter contribuído para a ocorrência de ineficiências de gestão na STCP.

O Estado accionista celebrou, em Maio de 2007, um Contrato de Gestão com os membros do Conselho de Administração da STCP, sendo que os respectivos objectivos mensuráveis estavam a ser genericamente superados.

24. O Estado transferiu parte do ónus da sua política tarifária social para as empresas transportadoras do sistema intermodal, nomeadamente para a STCP, que, como as restantes operadoras, inclusive do sector privado, assumiu 15% dos inerentes descontos, **o que acentuou a sua situação deficitária,** mas que se pode justificar, como refere no contraditório, o Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças, por não ser aceitável a diferenciação entre operadores públicos e operadores privados e por tomar em consideração os efeitos que esses descontos podem ter em termos de procura

25. Em 2007, a STCP contratualizou um novo Acordo de Empresa que reflectia uma evolução positiva face aos anteriores; porém, esse Acordo não tinha sido subscrito por todas as organizações sindicais com representação junto dos trabalhadores da STCP por, mormente, encerrar a perda de algumas regalias sociais, as quais serão, no entanto, difíceis de sustentar através do Orçamento do Estado, caso ocorra a necessária contratualização das Obrigações de Serviço Público, a cumprir pela STCP.

26. Em termos de benefícios sociais pagos pela STCP, para cumprimento dos Acordos de Empresa, destaca-se:

26.1. Subsídio Agente Único que custou, em 2007, 2,4 milhões de euros.

Tratava-se de um subsídio que é atribuído ao pessoal tripulante que exerce funções de condução e de venda do Agente Único a bordo dos veículos.

26.2. Prémio diário que custou, em 2007, 667 mil euros.

Prémio que visa incentivar a assiduidade e que é atribuído, ao dia, a todos os trabalhadores que aderiram ao Acordo de Empresa de 2007 que comparecem ao trabalho em acumulação com a respectiva remuneração.

26.3. Complemento ao subsídio de doença e Complemento por acidentes de trabalho ou doença profissional, com os quais a STCP despendeu, em 2007, 214 milhares de euros.



Através da concessão destes subsídios, a STCP repunha a diferença à remuneração líquida teórica, auferida por todos os seus trabalhadores, não paga quer pela Segurança Social, quer pelas companhias de seguro.

26.4. Assistência médica e de enfermagem gratuita que custou, em 2007, 43 milhares de euros

26.5. Pagamento de medicamentos comparticipados que se traduziu, em 2007, num encargo de 146 mil euros.

26.6. A STCP atribuíra, ainda, um **Complemento de Reforma** para completar as remunerações até **650 euros**, tendo para o efeito constituído um fundo de pensões. **A manter-se aquele tecto limitativo, este complemento tenderá a desaparecer.**

26.7. A STCP concedia, a pedido, títulos de assinatura da sua rede geral aos seus trabalhadores, mas também a reformados, cônjuges, viúvos e trabalhadores, filhos menores, inválidos ou maiores até 24 anos que frequentassem estabelecimento de ensino e beneficiassem de abono de família. **Em 2007**, sem considerar os seus trabalhadores, pela atribuição desses títulos, e caso todos tenham sido usados, como é presumido, **a STCP deixou de arrecadar cerca de 191 milhares de euros.**

27. A STCP utiliza trabalhadores em regime de trabalho temporário em alguns postos de atendimento e na Linha Azul STCP, quando é previsível que os correspondentes postos de trabalho se mantenham no tempo, facto que não se coaduna com a Lei 19/2007, de 22-05, que regula aquele tipo de contratos, nem com a postura que se exige a uma empresa do SEE.

28. Finalmente, o Estado tem vindo, ao longo dos anos, a impor à STCP a prestação de serviço público, com parâmetros de qualidade internacional e a prática de tarifários abaixo dos necessários ao interesse económico da Empresa, mas, simultaneamente, não só a sub-financia reiteradamente, não contratualizando as obrigações de serviço público e, conseqüentemente, não assumindo uma obrigação sustentada ao seu

financiamento, como ainda não repõe o capital social perdido, como manda o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

3. RECOMENDAÇÕES

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 titular da sua função legislativa, que:

- ☞ Reveja, actualizando, o Regulamento de Transportes em Automóvel, aprovado pelo Decreto-lei n.º 37 272, de 31 de Dezembro de 1948, garantindo que o mesmo se traduza num instrumento ágil e eficaz e que, no que respeita à concessão de serviço de transporte público, siga de perto os aspectos qualitativos constantes do Livro Verde Sobre Serviços de Interesse Geral da Comissão, de 21 de Maio de 2003.
- ☞ Promova a revisão da Lei 28/2006, de 4 de Julho, referente ao Regime sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matéria de transportes colectivos de passageiros, corrigindo as suas ineficiências e adequando-a às circunstâncias reais da actuação da generalidade das empresas operadoras de transporte público, com vista a alcançar um regime sancionatório mais justo e eficaz.

Ao Governo, enquanto accionista único e entidade tutelar da Empresa, que:

- ☞ Promova a nomeação dos titulares dos órgãos sociais da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, garantindo, simultaneamente, que se tratará de uma entidade de evidente criação de valor, opositora de processos excessivamente burocratizantes, eficaz nas suas decisões e eficiente na utilização dos dinheiros públicos.



- ☞ Impulsione a formalização de um plano estratégico para a mobilidade da área metropolitana do Porto, que não se esgote na intermodalidade entre modos de transporte, mas que considere, igualmente, medidas com vista à restrição directa do uso do transporte individual e à maior fluidez do trânsito nas redes viárias dentro das cidades, contribuindo, dessa forma, para potenciar, ainda mais, os dinheiros públicos já empreendidos no aumento e na melhoria do transporte público de passageiros oferecido.
 - ☞ Pondere sobre a necessidade de concessionar carreiras de autocarros que integrem o zonamento tarifário intermodal (“Andante”) nas regiões onde o metro ligeiro actua, mas não existe sistema de intermodalidade tarifária.
 - ☞ Promova que as empresas públicas que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto partilhem, nas situações em que possam ser complementares, o planeamento e a definição das estratégias empresariais, no sentido de incrementar a qualidade da intermodalidade da oferta do serviço de transporte público que prestam.
 - ☞ Contratualize com a STCP – Sociedade de Transporte Colectivos do Porto, S. A. – as suas Obrigações de Serviço Público, em cumprimento do Decreto-lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto. Contrato esse que especifique, claramente, os critérios qualitativos mínimos obrigatórios dessas obrigações e que seja assente num modelo de financiamento público transparente, o qual tenha em conta quer os custos que devem, legitimamente, ser suportados pelo Orçamento do Estado, logo pelo esforço contributivo dos contribuintes, quer a reposição do equilíbrio operacional da Empresa, permitindo-lhe inverter a actual dependência crescente do endividamento.
 - ☞ Proceda, assim que oportuno, ao saneamento financeiro da STCP – Sociedade de Transporte Colectivos do Porto, S. A. e, bem assim, se reponha o Capital Próprio da Empresa, conforme preconiza o artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.
- Ao Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S A:**
- ☞ Diligencie junto do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE para que o zonamento tarifário intermodal da área metropolitana do Porto seja simplificado, tornando-o mais facilmente perceptível pelos utilizadores da rede de transportes públicos.
 - ☞ Promova a concepção de um modelo de comunicação empresarial comum e partilhado com as restantes empresas operadoras que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, no que respeita ao serviço intermodal por elas prestado.
 - ☞ Compartilhe, sempre que adequado e exequível, com as restantes empresas públicas que integram o sistema de intermodalidade da área metropolitana do Porto, a definição do planeamento do serviço prestado, potenciando a respectiva complementaridade.
 - ☞ Insista, junto das Autarquias Locais apropriadas, para que sejam reduzidas as barreiras arquitectónicas de acesso às paragens e interfaces e de serem incrementadas as condições de conforto dos abrigos por elas concessionados.
 - ☞ Intente esforço no sentido de serem fomentados investimentos na construção e melhoria das interfaces que servem a Empresa.
 - ☞ Diligencie para que o número de serviços não realizados pela Empresa se reduza significativamente, aumentando, conseqüentemente, a taxa do cumprimento da regularidade prevista.
 - ☞ Mantenha o empenho no sentido de o Acordo de Empresa de 2007 ser subscrito pela generalidade das associações sindicais representativas dos trabalhadores da Empresa.
 - ☞ Apenas recorra a situações de trabalho temporário no estrito cumprimento da lei aplicável e quando outra solução menos desfavorável para o trabalhador não houver.



- ☞ Pondere sobre a possibilidade de desenvolver o sistema SAEIP – Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros –, no sentido de contribuir para disponibilizar mais e melhor informação aos passageiros.

- ☞ Sistematize e divulgue a compilação da generalidade dos direitos e das obrigações dos clientes da Empresa.



II CORPO DO RELATÓRIO

4. A STCP

4.1. Constituição

A STCP é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos. Actua, por imposição legal, em regime de exclusividade, na cidade do Porto e, em regime geral de concorrência, em mais cinco concelhos limitrofes.

O DL 202/94, de 23 de Julho, transformou o serviço de transporte colectivo do Porto, até então serviços municipalizados da Câmara Municipal do Porto, numa sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos: a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A.

De acordo com os seus Estatutos, aprovados por aquele diploma legal, a STCP tem **por objecto principal a exploração do transporte público rodoviário de passageiros na área urbana do Grande Porto, podendo, acessoriamente, explorar transportes colectivos de passageiros de superfície na e fora daquela área e, bem assim, outras actividades complementares ou subsidiárias do seu objecto principal.**

Nessa medida, **a exploração do serviço público de transporte colectivo urbano efectuado pela STCP não resultou de qualquer contratualização, antes de uma imposição legal.**

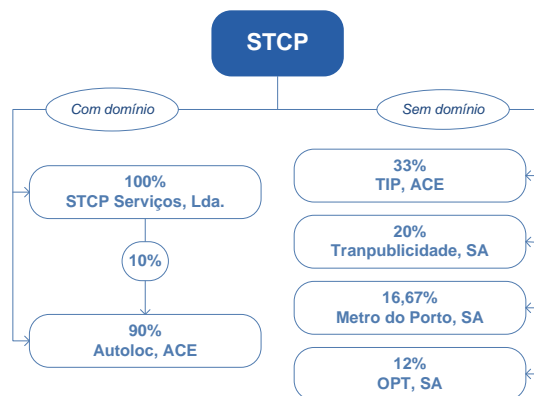
Desde a publicação do DL nº 38 144, de 30 de Dezembro de 1950, que os aludidos serviços municipalizados operavam com regime definitivo de exclusividade, sendo que o DL 379/98, de 27 de Novembro, veio confirmar à STCP o direito à exclusividade na exploração de qualquer tipo de transporte público colectivo dentro da cidade do Porto.



Fora da sua área de exclusividade, a STCP actua – em regime geral de concorrência – em cinco concelhos: Maia, Matosinhos, Gondomar, Valongo e Vila Nova de Gaia.

Constituem empresas do grupo e associadas da STCP, as indicadas no gráfico seguinte, sendo de notar que todas elas estão directamente relacionadas com o seu negócio.

Gráfico 1 – Grupo STCP



A empresa-mãe do Grupo detinha, directa e indirectamente, todo o capital das outras duas empresas que o integravam, considerando-se que aquele se caracterizava por coeso e circunscrito, não contribuindo, nessa medida, para a excessiva proliferação de empresas públicas. Todavia, ambas as subsidiárias apresentaram, em 2006 e 2007, debilidades financeiras:

- A *STCP Serviços – Transportes Urbanos Consultoria e Participações, Unipessoal, Lda.* viu acentuar, de 2006 para 2007, os seus Resultados Líquidos do Exercício negativos. Face à situação financeira desta empresa, a



STCP já havia deliberado, em 18-12-2007, atribuir prestações acessórias no montante de cem mil euros e, em 3-09-2008, aumentar o capital social em mais 95 mil euros.

Esta empresa tem por objecto social a aquisição e locação de veículos pesados destinados ao transporte urbano de passageiros; a operação, gestão e exploração de transporte público, interno ou internacional, rodoviário colectivo de passageiros, em autocarros ou em carros eléctricos; a organização, intermediação e venda de viagens e outros produtos turísticos; e formação e consultoria no ramo dos transportes.

Ano	Total Capital Próprio (mil euros)	RLE
2006	4	(0,4)
2007	44	(60)

- **AUTOLOC – Aluguer de Autocarros, ACE** tinha o seu capital social integralmente consumido, mas registava, em 2006 e 2007, Resultados Líquido do Exercício positivos. A actividade principal desta empresa é a aquisição e locação de autocarros.

Ano	Total Capital Próprio (mil euros)	RLE
2006	(6.502)	1.142
2007	(5.373)	1.128

De realçar que, em relação aos exercícios económicos 2003-2007, com excepção da empresa-mãe, nenhuma das empresas do **Grupo da STCP enviou as suas contas para o Tribunal de Contas, em frontal oposição ao disposto nos arts. 51º e 52º da Lei 98/97, de 6 de Agosto**. Todavia, sempre se acrescenta que a STCP enviou as suas contas consolidadas, as quais integram as demonstrações financeiras daquelas duas empresas.

À data do trabalho de campo, o Município do Porto tinha uma acção em Tribunal para reclamar património imobiliário da STCP, parte do qual afecto à sua actividade.

Desde Fevereiro de 2004 que corre no Tribunal Administrativo Fiscal do Porto uma acção contra a STCP e o Estado português, na qual o Município do Porto reivindica o património imobiliário da Empresa que havia sido adquirido pelos então Serviços Municipalizados da Câmara no período entre 1950 e Junho de 1994.

4.2. Contrato de Gestão

A Presidente do CA da STCP é, simultaneamente, Administradora não executiva da Metro do Porto, SA, o que muito pode contribuir para o sucesso do sistema de mobilidade da região.

Entre 2003 e 2008, a STCP teve dois Conselhos de Administração diferentes, embora mantendo-se, nos dois mandatos, um dos Administradores, com a composição indicada nos quadros seguintes, o que facultou uma estabilidade mínima na gestão da Empresa.

COMPOSIÇÃO DOS CONSELHOS DE ADMINISTRAÇÃO DA STCP

Deliberação da Assembleia-geral, de 21 de Março de 2003 Nomeação para o triénio 2003/2005	Deliberação da Assembleia-geral, de 18 de Abril de 2006 Nomeação para o triénio 2006/2008
Presidente: ✓ Eng. Juvenal Silva Peneda Vogais: ✓ Eng. João Fernandes Marrana ✓ Dr. Velez Carvalho ✓ Dr. Diogo Moreira Gandra (*) ✓ Dr. Miguel Carvalho Macedo	Presidente: ✓ Dra. Fernanda Meneses Mendes Gomes Vogais: ✓ Prof. Jorge Freire de Sousa ✓ Eng. João Fernandes Marrana ✓ Dr. Rui Costa Saraiva ✓ Dr. António Moreira de Sá

**O Administrador, Dr. Diogo Moreira Gandra, renunciou ao cargo de Vogal do Conselho de Administração da STCP, com efeitos a partir de Março de 2005, não tendo sido substituído até à tomada de posse da equipa executiva seguinte, nomeada em 18 de Abril de 2006.*

Ainda de realçar que a Presidente do Conselho de Administração da STCP era, simultaneamente, Administradora não executiva da Metro do Porto, S. A.³, entidade que gere o metro ligeiro do Porto, facto que, sendo adequadamente potenciado, pode contribuir, muito positivamente, para o bom entendimento e definição de estratégias empresariais complementares entre duas empresas que integram o sistema de transportes do Grande Porto. Pese embora nenhum Administrador da Metro do Porto, S. A. estivesse presente no Conselho de Administração da STCP, o que se podia traduzir num desequilíbrio de forças.

É certo que para o sucesso de um sistema de mobilidade é necessária uma abordagem integrada e complementar das políticas de transporte.

³ No Conselho de administração da Metro do Porto, S. A. que iniciou funções em 25-03-2008.



Ocorre, no entanto, que na região do Porto, como no resto do país, aliás, não só não existe uma entidade oficial que planeie e coordene de forma sistémica a oferta prestada pelas várias operadoras de transportes colectivos, como não existe um espaço oficial de diálogo para a definição e articulação de estratégias comuns.

Nessa medida, e no que respeita às empresas do SEE, em concreto, cujo objectivo não pode ser competir para individualmente conquistar quota de mercado, antes trabalhar em complementaridade para que, em conjunto, os transportes colectivos conquistem quota de mercado ao transporte individual, motivando melhoria da qualidade de vida nas cidades, **a partilha de gestores entre os diferentes órgãos de direcção pode surgir como uma solução para atenuar os efeitos perniciosos das lacunas antes enunciadas.**

O Estado accionista celebrou, em cumprimento da lei, um contrato de gestão com o Conselho de Administração da STCP, cujos objectivos mensuráveis fixados foram, genericamente, superados em 2007.

O n.º 2 do art. 18º do Estatuto do Gestor Público, DL 71/2007, de 27 de Março, determinou que nas empresas que prestam serviços de interesse geral (como é o caso da STCP) fossem celebrados contratos de gestão, no prazo de três meses, entre os gestores públicos, os titulares da função accionista e o membro do Governo responsável pelo respectivo sector de actividade.

Com efeito, foi, em 11-05-2007, assinado um contrato de gestão entre cada um dos membros do Conselho de Administração da STCP e as entidades tutelares para vigorar até 17-04-2009.

Documento relevante porque define os objectivos que as acções de gestão devem ser capazes de alcançar e permite auxiliar a avaliação objectiva e independente que o accionista deve fazer da actuação da equipa que escolheu e nomeou para administrar a Empresa.

Da leitura do contrato de gestão afere-se que o mesmo determina orientações estratégicas que, nomeadamente, impelem a STCP para: o aumento da quota da utilização de transportes colectivos, a melhoria da mobilidade, a melhoria dos impactos ambientais e a redução dos défices operacionais da Empresa.

Foram, igualmente, fixados, naquele contrato, objectivos quantificáveis que, como se verifica no quadro seguinte, a STCP tinha, em 2007, em termos agregados, e considerando as percentagens de ponderação determinadas, superado. Trata-se de objectivos que empurram a Empresa para a progressiva eficiência de gestão, já que, para que possa realizar os investimentos necessários para ir, gradualmente, aumentando quer a qualidade oferecida, quer o número de passageiros transportados e, simultaneamente, apresentar indicadores financeiros cada vez mais favoráveis, é imprescindível que se mostre mais eficiente na gestão dos meios à sua disposição.

OBJECTIVOS DO CONTRATO DE GESTÃO

(mil euros)	Valores em 2006	2007	
		Objectivo 2007	Real 2007
Volume Negócios	53.847	49.284	50.249
Margem do EBITDAR	(0,421)	(44,4%)	(40,6%)
Custos Operacionais	84.550	81.646	83.523
ROACE – Return Capital Employed	(41,04)	(41,3%)	(35,70%)
Custos Operacionais por Passageiro	0,718	0,71€	0,77€
Taxa de Cobertura dos Custos Operacionais	0,64	60,4%	60,2%
Consumo Combustível para transporte individual	--	851 mil t	--
Peso dos títulos intermodais	4,7%	10%	16,1%
Emissão de poluentes	15,37%	15,02 g	15,94g/lkm
Índice da Qualidade da Oferta	100%	102,6	113,3

4.3. Desempenho Económico-financeiro

4.3.1. Evolução do Capital Próprio

Em 2007, com o CS totalmente consumido e os Capitais Próprios, negativos, a registar crescente agravamento devido à contínua exploração deficitária, a STCP encontrava-se em falência técnica.

Entre 2003 e 2007, a STCP apresentava uma degradação sempre crescente dos seus Capitais Próprios, para os quais contribuiu, fundamentalmente, a incorporação dos prejuízos resultantes da exploração deficitária da sua actividade. Naquele quinquénio, o Capital Próprio agravou-se em 79 420 milhares de euros, sendo que a situação líquida negativa da STCP ascendia, em 2007, a 201 889 milhares de euros. (Ver quadro seguinte.)



EVOLUÇÃO DO CAPITAL PRÓPRIO 2003 – 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Capital Próprio	(122.469)	(132.759)	(159.897)	(175.468)	(201.889)
Capital Social	79.649	79.649	79.649	79.649	79.649

Encontrava-se, assim, totalmente perdido o Capital Social da Empresa, o que a colocava numa situação de falência técnica e, conseqüentemente, abrangida pelo artigo 35º do Código das Sociedades Comerciais.

No entanto, pese embora a Situação Líquida negativa da STCP já ter superado em 3,5 vezes o seu capital social, de se encontrar a operar em continuado défice operacional e de ser uma empresa que presta Serviço de Interesse Económico Geral, portanto estratégica para o país, o accionista Estado não executou qualquer diligência, visando reverter aquela situação de grave descapitalização.

Nestas circunstâncias, **se a STCP não pertencesse ao Sector Empresarial do Estado a sua continuidade seria posta em causa**, logo abrangida pelas soluções preconizadas no art. 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

4.3.2. Evolução do Volume de Negócios

Com a crescente perda de passageiros até 2008, ano em que voltou a recuperar procura, devido à transferência para o metro ligeiro, a STCP arrecadou, em 2007, 50,2 milhões de euros, o que representava o pior Volume de Negócios do período 2003-2007.

Em 2007, a assinatura própria era o título de transporte que lhe aportava mais receita: 65% do total da receita gerada.

EVOLUÇÃO DO VOLUME DE NEGÓCIOS 2003 – 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Volume de Negócios Total (1)	54.639	57.507	56.448	53.847	50.249
Serviço Público	51.057	53.202	52.432	50.887	46.961
Outros	2.607	3.288	3.425	2.457	2.599
Prestação de Serviços	975	1.017	591	503	689

(1) Volume de Negócios não inclui Trabalhos para a Própria Empresa, Subsídios à Exploração e Indemnizações Compensatórias.

Como se verifica no quadro anterior, no período em análise, 2003-2007, o Volume de Negócios da STCP apenas cresceu, em 2004, justificado pelo aumento dos tarifários que, nesse ano, acompanharam a taxa da inflação, o que compensou o ténue decréscimo de 1,9% da procura, face ao ano transacto.

Desde 2004 que o Volume de Negócios da STCP decresce em tendência acelerada, tendo alcançado, em 2007, o pior valor do quinquénio, 50 249 milhares de euros, menos 3,6 milhões de euros, face ao ano anterior.

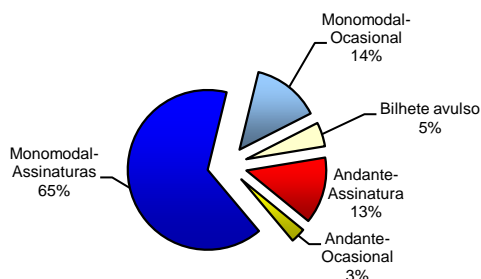
Essa redução continuada justificava-se pela perda de 26,7 milhões dos passageiros (menos 19,6%) transportados, entre 2004 e 2007, que não foi compensada pelos aumentos médios anuais das tarifas, balizados administrativamente pelo Estado. Perda essa motivada, sobretudo, pela transferência de passageiros para o metro ligeiro do Porto que havia entrado ao serviço em 2003 e que, desde então, tem aumentando a oferta por expansão da sua rede.

Como expectável, quase 93% das receitas totais geradas pela Empresa advinham, em 2007, do serviço público prestado por autocarro que representava o seu verdadeiro *core business*.

Embora a STCP tenha, em 2007, integrado totalmente a sua Nova Rede no Sistema de Tarifário Intermodal Andante, 84% da receita gerada pela venda de títulos respeitava ao seu tarifário próprio, monomodal, que a Empresa manteve em vigor. Sendo que 65% das receitas totais arrecadadas provinham das assinaturas monomodais, portanto o título mais significativa para esta Empresa. (Ver gráfico seguinte.)



Gráfico 2 – Receitas geradas por tipo de títulos



Ainda que a receita proveniente dos títulos intermodais fosse, em 2007, pouco expressiva, 16%, a mesma representava um crescimento de 12%, face a 2006. Esta poderá ser uma tendência futura se as vantagens oferecidas pelo sistema de intermobilidade urbana do Porto forem percebidas pelos clientes como de mais-valia, face ao preço mais baixo dos tarifários monomodais.

4.3.3. Estrutura de Resultados

A STCP tem vindo, desde 2004, a apresentar uma degradação crescente dos seus resultados, motivada pela perda de passageiros e pelo sub-financiamento público. O que, pese embora os seus esforços na contenção dos custos operacionais, se traduziu num RLE de 2007 igual a 26,7 milhões de euros negativos.

4.3.3.1. Quanto aos Resultados Operacionais

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS OPERACIONAIS 2003 – 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Proveitos Operacionais	67.191	79.975	71.890	70.315	68.446
Custos Operacionais	83.245	83.070	83.012	84.550	83.523
Resultados Operacionais	(16.055)	(3.095)	(11.122)	(14.235)	(15.077)

Ao longo do período em análise (2003-2007), a STCP registou sempre Resultados Operacionais negativos e tendencialmente mais negativos, desde 2004.

Com Resultados Operacionais de menos 3 095 milhares de euros, o exercício económico de 2004 foi o que apresentou menor negatividade daqueles resultados, no período 2003-2007.

Mas esse desempenho foi conseguido à custa do aumento, nesse ano, face a 2003, de 78% dos subsídios à exploração não reembolsáveis atribuídos pelo Estado e de 4% das receitas provenientes das Prestações de Serviço. Sendo que ambas as componentes alcançaram, em 2004, os seus maiores valores do período.

De notar que, em termos gerais, **embora o exercício de 2007 registe o pior Resultado Operacional desde 2004, 15 077 milhares de euros negativos, tal foi consequência da quebra continuada dos proveitos motivada pela quebra da procura, já que a Empresa tem mostrado empenho em não aumentar os seus custos operacionais, apesar das taxas anuais de inflação e do aumento dos combustíveis que têm, naturalmente, nesta Empresa de transporte, fortes impactos.** Entre 2004 e 2007, os proveitos operacionais contraíram-se 14% e os inerentes custos 0,5%.

Centrando a análise nos Resultados Operacionais de 2007, verificou-se que estes pioraram ligeiramente, face a 2006, devido, essencialmente, à redução de 3 617 milhares de euros das prestações de serviço, mormente vendas de títulos, e ao aumento de 1 480 milhares de euros das amortizações.

Gráfico 3 - Custos Operacionais - 2007 (mil euros)

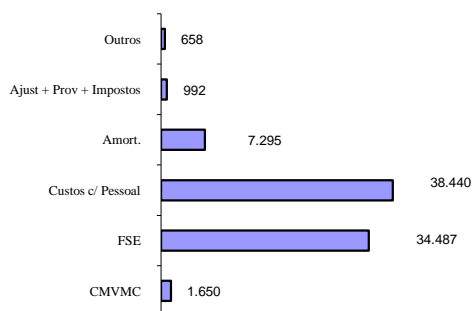
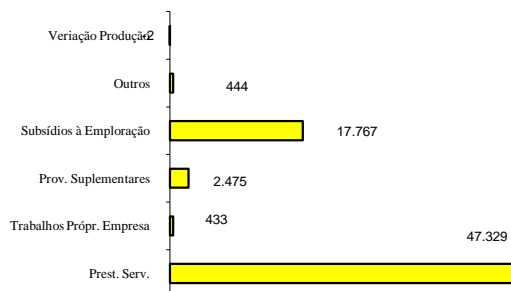


Gráfico 4 - Proveitos Operacionais - 2007 (mil euros)



No que respeita aos **Custos Operacionais**, que totalizaram, em 2007, **83 523 milhares de euros**, estes **sofreram um decréscimo, face a 2006**, de 1 027 milhares de euros. Da estrutura de custos operacionais (ver gráfico anterior) destacam-se:

- os **Custos com Pessoal** são os que têm maior peso na estrutura de custos da Empresa. Em 2007, os 38 440 milhares de euros com Custos com Pessoal representavam 46% dos custos operacionais e consumiam 56% dos proveitos operacionais da Empresa.

De notar que a **STCP tem cumprido uma política de redimensionamento que se reflectiu na redução do seu efectivo médio e, conseqüentemente, na economia de 6 798 milhares de euros, entre 2003 e 2007, o que será muito positivo caso não prejudique a oferta da Empresa.**

Em 2007, o seu efectivo médio situava-se nos 1 645.

- os 34 487 milhares de euros despendidos, em 2007, com **Fornecimentos e Serviços Externos** representavam 41% da estrutura de custos, sendo de salientar que os mesmos se têm mantido relativamente constantes no período em análise, mas com uma ligeira melhoria de 53 milhares de euros, face a 2006.

De salientar, neste âmbito, **que o rejuvenescimento da frota da STCP com o inerente abate dos veículos mais antigos tem-se traduzido na redução do consumo de combustíveis, menos 1,1 milhões de euros em 2007, face ao ano transacto.** Nesse ano, a STCP despendeu 9,7 milhões de euros em combustíveis.

Também significativo no cômputo total dos FSE é o montante despendido com rendas com locação operacional, já que a Empresa adquiriu alguns dos seus novos autocarros por este meio. Em 2007, a STCP despendeu 7,8 milhões de euros com rendas.

Quanto aos **proveitos operacionais**, que totalizaram, em 2007, **68 446 milhares de euros**, **decreceram, face a 2006**, 1 869 milhares de euros. Da sua estrutura, como se verifica do gráfico anterior, destacam-se as seguintes componentes:

- Prestações de Serviço** que, como anteriormente referido, têm vindo a decrescer, desde 2004 devido, mormente, à diminuição, sempre crescente, das vendas de títulos, consequência da redução continuada da procura. Entre 2004 e 2007, aquela redução da venda de títulos cifrou-se em menos 6,4 milhões de euros. Em 2007, os 47 329 milhares de euros provenientes das Prestações de Serviços representavam 69% dos proveitos operacionais da STCP.
- Os **Subsídios à Exploração**, consubstanciados nos apoios não reembolsáveis atribuídos pelo Estado, alcançaram, em 2007, 17 767 milhares de euros, isto é, mais 1 335 milhares de euros, do que em 2006. Todavia, e como se verificará adiante, estes subsídios não têm sido suficientes para cobrir os défices de operação da STCP, **contribuindo este sub-financiamento público, de forma primordial, para a situação de desequilíbrio da Empresa e para o seu crescente endividamento.**

4.3.3.2. Quanto aos Resultados Financeiros

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS FINANCEIROS 2003 – 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Proveitos Financeiros	51	69	25	1.269	54
Custos Financeiros	7.321	6.554	6.465	7.811	11.297
Resultados Financeiros	(7.270)	(6.485)	(6.440)	(6.542)	(11.243)

Como se aduz dos dados constantes no quadro anterior, entre 2003 e 2007, os Resultados Financeiros da STCP apresentavam-se sempre negativos, atingindo, em 2007, o pior resultado: menos 11.243 milhares de euros.

Essa situação deve-se, naturalmente, aos encargos decorrente do endividamento bancário da Empresa, o qual não visa apenas fazer face ao investimento, mas também para cobrir o sistemático défice anual da sua actividade e para antecipar as Indemnizações Compensatórias que o Estado transfere muito tardiamente.



De notar, todavia, que no exercício de 2004, a STCP registou uma melhoria dos seus Resultados Financeiros, decorrente do decréscimo de 10% dos custos financeiros para o que contribuiu a redução das taxas de juro e a consolidação do seu passivo, com a emissão de um empréstimo no valor de 55 milhões de euros, na modalidade *Schuldschein*⁴.

Já em 2006, acentuaram-se os Custos Financeiros devido ao aumento de 1 512 milhares dos juros suportados, face a 2005, reflexo do agravamento das taxas de juro e de a Empresa ter recorrido ao endividamento de curto prazo para fazer face a dificuldades de tesouraria. No entanto, aquele agravamento dos custos financeiros foi atenuado pela contabilização, nesse ano, de proveitos no valor de 1 228 milhares de euros derivados de reversões de ajustamentos com o investimento financeiro na Fernave, SA.

O exercício económico de 2007 foi aquele em que a Empresa suportou mais encargos financeiros que totalizaram 10 624 milhares de euros, mais 47% do que em 2006, o que reflectia o crescente endividamento e a subida das taxas de juros, desse ano.

4.3.3.3. Quanto aos Resultados Extraordinários

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS EXTRAORDINÁRIOS 2003 – 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Proveitos Extraordinários	933	16.266	4.532	1.484	1.852
Custos Extraordinários	22.168	16.935	4.089	6.282	2.194
Resultados Extraordinários	(21.235)	(669)	(443)	(4.799)	(342)

No quinquénio 2003-2007, também os Resultados Extraordinários contribuíram sempre negativamente para o Resultado Líquido da STCP.

Destaca-se o exercício de 2003 por ter sido o que registou piores Resultados Extraordinários, menos 21 235 milhares de euros, fortemente influenciados pela constituição, nesse ano, de uma provisão no montante de 18 100 milhares de euros que visava «fazer face aos prováveis custos das cessações do vínculo contratual resultantes do redimensionamento da STCP em resultado da entrada em exploração do metro ligeiro»⁵.

⁴ Tipo “bullet” que se vence na data da maturidade.

⁵ Conforme alegações da Senhora Presidente do CA da STCP.

Os proveitos e custos extraordinários, contabilizados em 2004 e 2005, respeitaram a indemnizações por cessação de vínculo laboral que se encontravam adequadamente provisionadas, logo teve poucos impactos nestes resultados.

Em 2006, ocorreu um significativo agravamento dos Resultados Extraordinários devido, mormente, à perda, no valor de 2 951 milhares de euros, com a alienação da participada Fernave, S. A.

4.3.3.4. Quanto aos Resultados Líquidos do Exercício

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS LÍQUIDOS DO EXERCÍCIO 2003 – 2007

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
RLE	(44.581)	(10.276)	(17.147)	(25.601)	(26.680)

O primeiro ano do quinquénio em análise, 2003, foi aquele em que a STCP obteve o pior Resultado Líquido, menos 44 581 milhares de euros, consequência dos acentuados Resultados Extraordinários e Operacionais negativos, contabilizados nesse ano, pelas razões anteriormente expostas.

Desde 2005 que a Empresa tem evidenciado uma evolução sempre negativa, embora tendencialmente menos negativa, dos seus Resultados Líquidos atingindo, no ano 2007, menos 26 680 milhares de euros, que consubstanciava uma degradação de 4%, face ao ano anterior.

Para a situação deficitária da Empresa, mas também para a contínua degradação dos seus Capitais Próprios, tem concorrido, mormente, a perda, até então, de passageiros e o persistente sub-financiamento público às obrigações de serviço público cumpridas pela STCP que a têm amarrado ao défice operacional e ao crescente agravamento do seu endividamento, com os consequentes impactos negativos, sempre crescentes, nos resultados da Empresa.

4.3.4. Indicadores económicos e financeiros

A STCP apresentava indicadores negativos embora com uma ligeira melhoria em 2007. Ano em que as IC atribuídas cobriram cerca de 52% do défice de exploração.



INDICARES STCP

	2003	2004	2005	2006	2007
Rentabilidade do Activo Total (%)	(52,90%)	(12,45%)	(22,35%)	(35,86%)	(29,60%)
Liquidez Geral	0,19	0,29	0,13	0,09	0,22
Fundo de Maneio (em milhares)	(56.434)	(31.721)	(72.566)	(121.232)	(44.524)
Solvabilidade	(0,59)	(0,62)	(0,66)	(0,71)	(0,69)
Endividamento (%)	245,32%	260,83%	295,36%	345,82%	323,98%
Autonomia Financeira	(1,45)	(1,61)	(1,95)	(2,46)	(2,24)
Produtividade	11	11	10	10	9

Ao longo do quinquénio, as **rentabilidades do Activo Total** apresentaram-se sempre negativas, decorrentes da obtenção sistemática de Resultados Líquidos negativos que agravaram o Capital Próprio da Empresa.

Os indicadores de **Liquidez** da STCP reflectiam o desequilíbrio de tesouraria em que tem vindo a operar e as suas inerentes dificuldades em fazer face aos compromissos de curto prazo. Todavia, ainda que fortemente debilitado, a evolução daquele indicador também mostra progressos desde 2005: nesse ano, apenas 13% do exigível de curto prazo era coberto por activos da mesma natureza, enquanto que em 2007 essa percentagem subiu para 22%. Essa melhoria foi, sobretudo, consequência da decisão de consolidação da dívida de curto prazo que permitiu a diminuição do exigível da dívida de curto prazo de 57,3 milhões de euros, em 2005, para 29,8 milhões de euros, em 2007.

Os Capitais Próprios negativos, no quinquénio 2003-2007, também condicionavam a **Solvabilidade** da Empresa que se apresentava, naquele período, sempre negativa e tendencialmente mais negativa, o que, para além de demonstrar a falência técnica da STCP, provava a sua **falta de independência face aos credores**. Essa elevada fragilidade financeira só é contrariada graças à concessão de avales pelo Estado português e por ser uma empresa do Sector Empresarial do Estado.

Uma vez que a Empresa não dispunha de fundos suficientes para financiar o seu passivo, porque as receitas que gerava, acrescidas dos subsídios ao funcionamento e ao investimento, não chegavam para cobrir os seus custos totais, o grau de **Endividamento** da STCP mantinha-se elevado, tendo crescido de 245%, em 2003, para quase 324%, em 2007.

Na verdade, **só era possível que a STCP continuasse a operar, e enquanto não contratualizar com o Estado as Obrigações de Serviço Público, nem este resolver o problema de descapitalização da Empresa, porque se encontrava alicerçada na dependência, contínua e crescente, do endividamento**, uma vez que a Empresa se deparava com:

- quebra nas receitas, motivada pela redução da procura;
- prática de tarifários aquém dos preços de mercado, agravados pelos tarifários sociais, que não eram suficientemente cobertos pelas Indemnizações Compensatórias;
- necessidade de concretizar investimentos, nomeadamente para renovação da frota, com vista ao incremento da qualidade do serviço prestado.

A **Autonomia Financeira** negativa, no quinquénio, também revela que os empréstimos de médio e longo prazo contraídos não têm qualquer suporte nos Capitais Próprios da Empresa, estes, já se sabe, também fortemente negativos e que totalizavam menos 122 469 milhares de euros, em 2003, e menos 201 889 milhares de euros, em 2007. Deterioração, essa, igualmente consequência da actividade deficitária da Empresa.

EBITDA STCP

	2003	2004	2005	2006	2007
EBITDA	(21.755)	(19.745)	(21.410)	(22.677)	(24.557)
Custos Operacionais/ EBITDA	(3,827)	(4,207)	(3,877)	(3,728)	(3,401)
Custos Pessoal/ EBITDA	(2,079)	(2,200)	(1,924)	(1,749)	(1,565)
EBIT	(28.609)	(25.466)	(26.492)	(30.669)	(32.844)
EBITDA/Juros Líquidos	(2,97)	(3,01)	(3,31)	(2,90)	(2,17)



Quando analisado o EBITDA (resultados antes de juros, impostos, depreciação e amortizações) expurgado das Indemnizações Compensatórias (IC) atribuídas pelo Estado, alcança-se um resultado fortemente negativo, e em evolução negativa, de menos 21 755 milhares de euros, em 2003, para menos 24 557 milhares de euros, em 2007.

Sem a compensação do Estado, por exemplo, no ano de 2007, os fundos gerados pela empresa cobririam 60% dos custos operacionais e as IC cobririam quase 52% do défice de exploração.

Porém, importa considerar que mais de 93%, em 2007, das Prestações de Serviço da STCP advêm da prestação de serviço público e que, portanto, como anteriormente referido, sendo esse serviço prestado por imposição legal e decisão política, a preços que estão aquém dos que seriam necessários para cobrir os respectivos custos, as IC que o Estado concede para compensar aquele défice tarifário não podem ser dissociáveis dos restantes fundos da empresa, pois é no pressuposto da sua existência que a empresa continua a operar.

Assim, quando ao EBITDA calculado, logo ao resultado operacional sem o efeito das amortizações e das provisões, se acrescenta os valores das IC auferidas obtêm-se os valores do quadro seguinte.

EBITDA E INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS

(mil euros)	EBITDA	Indemnização Compensatória	EBITDA+IC
2003	(21.755)	11.787	(9.968)
2004	(19.745)	21.563	(1.818)
2005	(21.410)	14.525	(6.885)
2006	(22.677)	15.541	(7.136)
2007	(24.557)	16.623	(7.934)

Considera-se que o EBITDA+IC é um indicador mais adequado para se analisar o desempenho da empresa. Da sua análise, ao longo do quinquénio, verifica-se que o exercício de 2004 foi o que apresentou melhor desempenho com um EBITDA+IC de menos 1 818 milhares de euros.

Desde 2005, **pese embora o montante de IC recebidas tenha sido de tendência crescente, as mesmas não chegaram para esbater o efeito da crescente situação deficitária da Empresa que encerrou o exercício de 2007 com um EBITDA+IC igual a 7 934 milhares de euros negativos**, o pior dos últimos três anos considerados.

Em suma, as IC recebidas do Estado não chegam para colmatar os custos da actividade, pelo que a Empresa para fazer face a esse défice que o Estado não tem coberto recorre, sistematicamente, ao endividamento bancário, agravando desse modo os seus Resultados Líquidos e degradando os seus Capitais Próprios. Situação agravada, ainda, pelo facto de aquelas IC não serem, em regra, disponibilizadas tempestivamente à Empresa.

Ainda assim, uma nota para fazer referência ao facto de a STCP ter recuperado procura em 2008, traduzida num crescimento de dois milhões de passageiros, que, se se mantiver e não for apenas um acontecimento isolado, poderá ter impactos na recuperação do défice operacional da empresa e, conseqüentemente, na melhoria do seu EBITDA.

4.4. Endividamento

Em 31-12-2007, o passivo remunerado de médio e longo prazo da STCP totalizava 231,6 milhões de euros e desse as dívidas bancárias ascendiam a 209 milhões de euros.

Entre 2003 e 2007, a STCP despendeu 34,8 milhões de euros em juros bancários.

Como já recorrentemente comentado, e tal como a generalidade das empresas públicas do sector dos transportes, a STCP, para colmatar os défices correntes da sua actividade – não suficientemente compensados pelos subsídios não reembolsáveis atribuídos pelo Estado – recorre invariavelmente ao endividamento e a outros instrumentos financeiros, como fontes de financiamento permanentes.

Acresce que para que a STCP possa adequar o serviço público que presta, por imposição estatutária, às actuais regras nacionais e comunitárias sobre universalidade, continuidade, conforto, higiene e segurança, precisa de ir concretizando avultados investimentos, para os quais não possuía fundos libertos, pelo que também aqueles têm estado a ser realizados com recurso ao financiamento externo.

Entre 2003 e 2007, o **montante total dos investimentos realizados pela STCP ascendeu a 36 918 milhares de euros**, 67% dos quais concretizados no exercício de 2007. (Ver quadro seguinte.).



E daquele, foram despendidos, em 2005 e 2006, cerca de 449 milhares de euros com a aquisição de 5 autocarros mini e, em 2007, 22 585 milhares de euros com a compra de 80 autocarros movidos a gás natural, o que reduziu a idade média da frota autocarros, em 2007, para 6,7 anos, a mais baixa do país.

Ainda de realçar os investimentos efectuados pela Empresa, naquele quinquénio, no sistema de vídeo vigilância para o interior dos seus veículos, na implementação do Sistema de Apoio à Exploração e Informação e nas obras de expansão e renovação da rede eléctrica, no centro da cidade do Porto.

Para financiar o investimento, a STCP também beneficiou de subsídios ao investimento provenientes do FEDER através do Programa Operacional da Economia que ascenderam, entre 2003 e 2007, a 5 490 milhares de euros para desenvolvimento do Sistema Apoio à Exploração e Informação e para o projecto Interface.

INVESTIMENTOS TOTAIS ENTRE 2003 E 2007

(mil euros)	Total	Material Circulante	Infra-Estruturas	Outros
2003	2.777	238	1.322	1.217
2004	4.290	1.271	1.431	1.588
2005	4.016	124	833	3.059
2006	11.47	368	236	543
2007	24.688	23.162	836	690
Total	36.918			

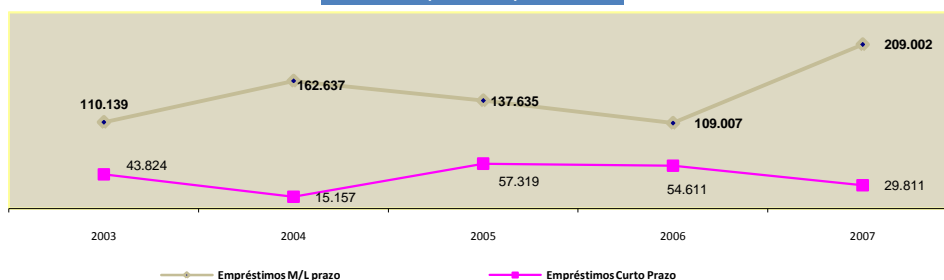
Em concreto, **para financiar o investimento, mas também a sua actividade, isto é, para colmatar as suas insuficiências de tesouraria, a STCP tem vindo a recorrer ao endividamento** (de curto e de médio e longo prazo), a um empréstimo do Fundo Especial de Transportes Terrestres **e ao leasing financeiro**, sendo que o **passivo remunerado de médio e longo prazo totalizava, em 31-12-2007, 231 641 milhares de euros.**

SALDOS ANUAIS DO PASSIVO REMUNERADO

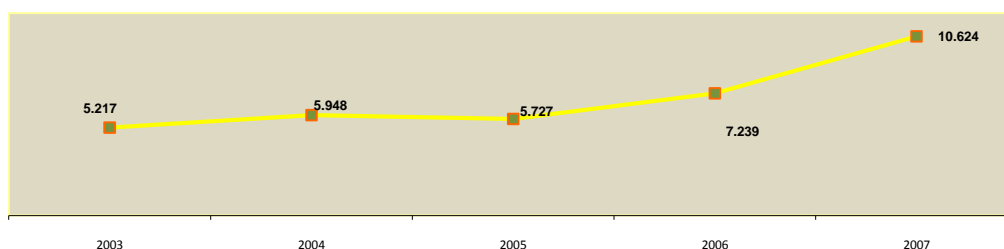
(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Empréstimos curto prazo	43.824	15.157	57.319	54.611	29.811
Empréstimos Obrigacionistas	31.235	83.741	81.247	29.000	129.000
Empréstimos Bancários	78.875	78.875	56.375	80.000	80.000
Fundo Especial Transportes Terrestres	29	21	13	7	2
Leasing Financeiros	7.619	3.485	3.503	2.599	24.648

No que respeita ao endividamento, 87,5% do total contabilizado, em Dezembro de 2007, respeitava a **empréstimos de médio e longo prazo**, que ascendiam a 209 milhares de euros, **inteiramente avalizados pelo Estado**. Os empréstimos de curto prazo ascendiam, naquela data, a 29.811 milhares de euros.

Em 2007, o endividamento de médio e longo prazo acentuou-se quase 92%, face a 2006, devido à contracção de um empréstimo obrigacionista, a 15 anos, no montante de 100 000 milhares de euros, para consolidar a dívida de curto prazo, entretanto, contraída no ano, dado que **não foi amortizada, em 2007, dívida de médio e longo prazo** (com excepção do empréstimo do Fundo Especial dos Transportes Terrestres).

Gráfico 5 - Endividamento STCP
(mil euros)

Finalmente, **nos últimos 5 anos (2003-2007), o recurso ao crédito bancário custou à STCP juros no valor de 34 755 milhares de euros.** E como se constata no quadro seguinte, o valor dos encargos decorrentes do endividamento da empresa são tendencialmente crescentes ao longo dos anos.

Gráfico 6 - Juros Suportados
(mil euros)

Ainda sobre esta matéria, recorda-se o corte do *rating* do Estado português, em Janeiro de 2009, atribuído pela Standard&Poors que muito provavelmente se repercutirá no aumento do custo de financiamento junto da banca para as empresas do SEE.

Em conclusão, **o Estado quer na sua função accionista, que permite que as suas empresas se mantenham a operar tecnicamente falidas sem reforçar o seu capital social, quer na sua função executiva, ao não atribuir Indemnizações Compensatórias suficientes, e de forma tempestiva, para cobrir os défices tarifários decorrentes da sua política social e, ainda assim, exigindo-lhes determinados padrões de qualidade do serviço público prestado, tem elevadas responsabilidades na situação deficitária destas empresas.**

Aliás, **o Estado, através desta prática de sub-financiamento, se, por um lado, agrava a deterioração económica e financeira das empresas, por outro lado, está a reduzir o seu défice orçamental à custa do crescente endividamento das suas empresas, às quais não resta outra alternativa, para que possam**

prosseguir a sua missão de serviço público com padrões de crescente qualidade, que não seja o recurso ao endividamento e outras formas de financiamento oneradas do pagamento de juros.

Encontra-se, assim, a STCP, numa situação de exacerbação anual da dívida porque o recurso ao crédito já não visa apenas financiar os *cash-flows* negativos, o plano de investimento, mas também o reembolso de empréstimos anteriormente contratados.

Importa realçar que **esses empréstimos terão, inevitavelmente, e mais cedo ou mais tarde, de ser pagos. E o que se assiste é ao adiar do problema que se agrava continuamente, empurrando-o para as gerações futuras.**

4.5. Custos com Pessoal na STCP

A STCP, tal como a CARRIS e o Metropolitano de Lisboa (não a Metro do Porto porque não era operadora, apenas gestora do contrato de concessão da exploração do sistema metro ligeiro na AMP), complementa a remuneração dos seus trabalhadores com a atribuição de subsídios e algumas regalias sociais, como seja os

complementos de reformas, a assistência médica e medicamentosa e o transporte gratuito na sua rede.

Comparativamente com aquelas operadoras, a **STCP destaca-se por ser a que menos despense, também em termos percentuais, com complementos e regalias sociais aos seus trabalhadores.**

Esta matéria interessa porque se, por um lado, os custos com pessoal são os que mais pesam na estrutura de custos operacionais da Empresa, por outro lado, **importa conhecer que parte desses custos o Estado**, aquando da necessária e urgente contratualização das obrigações de serviço público, **vai considerar adequado cobrir com o Orçamento do Estado, corrigindo, dessa forma, a situação actual em que as Indemnizações Compensatórias, atribuídas às empresas, cobrem, ainda que insuficientemente, indiscriminadamente todos os custos e até as eventuais ineficiências de gestão.**

Nessa medida, a STCP apresenta-se mais parcimoniosa, mas também mais conducente com uma empresa que vive à custa dos fundos do Orçamento do Estado. Aliás, é de destacar que **em 2007 foi contratualizado um novo Acordo de Empresa (AEI) que, pese embora não tenha sido subscrito por todas as organizações sindicais envolvidas, reflecte uma maior modernização e adequação à conjuntura actual e à realidade deficitária da Empresa.**

Entre 2003 e 2007, a STCP reduziu, sem renovação, o seu efectivo em 25,9% (575 trabalhadores). Em 2007, estavam ao serviço da Empresa 1 645 trabalhadores que custaram, nesse ano, 38,4 milhões de euros. A redução, sem renovação, traduziu-se em carência de pessoal tripulante ao serviço.

A STCP, após a entrada em funcionamento do metro ligeiro, procedeu, coerentemente, à reestruturação da sua oferta, procurando adequá-la à complementaridade que deve existir entre os diferentes modos de transporte, esbatendo as redundâncias entretanto criadas. Nessa medida, também redimensionou o seu efectivo médio que variou de 2.220, em 2003, para 1 645 trabalhadores, em 2007, o que se traduziu numa redução líquida de menos 575 efectivos (-25,9%). Tal foi acompanhado pelo decréscimo dos Custos com Pessoal que, naquele mesmo período, sofreram uma quebra de 45 238 milhares de euros para 38 441 milhares de euros (-15%). (Ver gráficos seguintes.)

Gráfico 7 - Efectivo Médio

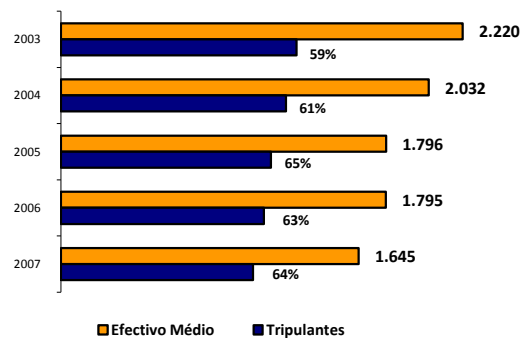
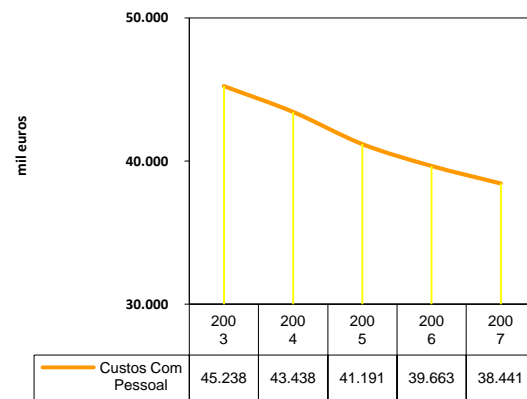


Gráfico 8 - Evolução Custos Com Pessoal



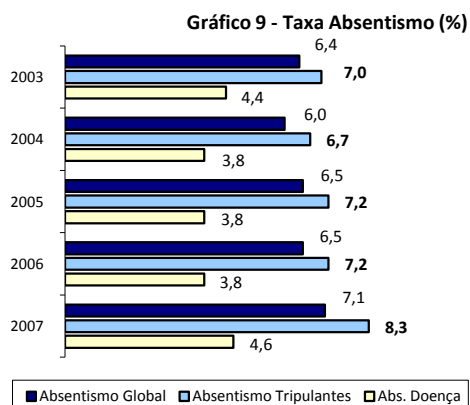
Redimensionar os recursos humanos foi, inegavelmente, uma decisão que permitiu a utilização eficiente dos recursos da Empresa com duas imediatas consequências positivas: o aumento da produtividade e a redução da componente mais pesada na estrutura de custos da Empresa. De notar, ainda, que essa redução de efectivo foi, maioritariamente, nas funções de apoio, já que se assistiu à evolução, entre 2003 e 2007, do rácio pessoal tripulante/efectivo médio de 59% para 64%.

Porém, é de realçar que a **política de redimensionamento adoptada pela STCP assentou na redução de efectivos sem renovação destes recursos.** Aliás, 2003 tinha sido o último ano de recrutamento de novos motoristas. Tal decisão se, por um lado, teve os impactos positivos antes enunciados; por outro lado:

- não diminuiu consideravelmente a idade média na Empresa, que passou de 46 anos, em 2003, para 47 anos, em 2007;



- poderá justificar as altas **taxas de absentismo** na STCP que evidenciavam um crescimento entre 2003 e 2007, tendo, em **2007, registado a mais alta percentagem, 7,2%**, influenciado pelo aumento do absentismo por doença. (Ver gráfico seguinte).



Ocorre que o absentismo elevado é ainda mais penalizador para esta Empresa quando ao nível do pessoal tripulante, já que a falta dos mesmos implicará, necessariamente, quebra da frequência oferecida quando não colmatada com o recurso ao trabalho suplementar pelos motoristas assíduos e disponíveis para o realizar.

E este aspecto é deveras relevante, já que a frequência e o tempo de espera nas paragens são os factores, simultaneamente, mais valorizados pelos clientes deste tipo de transporte e os itens onde a STCP apresenta maiores debilidades junto dos seus clientes.

Ora, é precisamente ao nível do pessoal tripulante que o absentismo da STCP é acentuado, o qual registava, em 2007, **8,3%**, o maior valor do quinquénio. Percentagem que não era conducente com os esforços que a Empresa divulga efectuar ao nível da motivação, comunicação interna, condições de trabalho, segurança e saúde dos seus trabalhadores.

Efectivamente, o que se verificou, em 2007, foi **prejuízos para o serviço público prestado**, dado que a STCP não realizou, nesse ano, mais de **12 mil dos serviços previstos** (o que representava 2,2% da produção total) **por falta de pessoal tripulante**. Sendo que essa quebra na oferta é ainda mais penalizadora para os clientes quando ocorre em períodos de oferta escassa, logo quando as frequências são menores e, conseqüentemente, as esperas mais dilatadas no tempo.

Ademais, a falta de pessoal tripulante para realizar os serviços programados foi sistemática ao longo do ano e variou entre um mínimo de 596 serviços não realizados, em Maio, e um máximo de 3 442 serviços não realizados, em Dezembro (este também influenciado pelo período de greves ocorridas no fim do ano).

É, igualmente, revelador verificar que houve, ao longo do ano de 2007, 6 860 serviços não cobertos, o que significa que são serviços que embora tenham sido realizados não tinham pessoal tripulante atribuído na escala normal e foram executados ou à custa de trabalho extraordinário ou com o pessoal tripulante a regressar de situações de baixa ou de fora de funções por razões médicas.

SERVIÇOS NÃO COBERTOS E NÃO REALIZADOS EM 2007

Serviços	2007	
Serviços Totais Previstos	553.990	
Serviço não cobertos, mas realizados	6.860	1,2%
Serviços não realizados	12.264	2,2%

Pelas factos e razões antes expostas, considera-se que a situação merece uma atenção especial por parte dos gestores da Empresa, já que é notório que, **resultado, em parte ou no todo, da falta de renovação do efectivo e conseqüentes taxas de absentismo elevadas, maioritariamente por doença, o efectivo tripulante afecto ao serviço público revela-se insuficiente, face ao serviço público que a STCP se comprometeu a prestar.**

Sobre esta situação, em sede de alegações, a Senhora Presidente do CA da STCP referiu que «A empresa está atenta à evolução e à renovação do seu quadro de motoristas. Esta situação deve ser analisada à luz do planeamento que deve reformar toda a linha de acção da STCP. Está em curso a segunda fase do metro do Porto que irá ter implicações muito profundas no dimensionamento da STCP, à semelhança do que aconteceu com a primeira fase. Prevê-se que as linhas da segunda fase obriguem, mais uma vez, a refazer a rede da STCP e fazer alguns cortes na produção. Por outro lado, foram tomadas decisões, que já estão a produzir efeitos, para promover a diminuição do absentismo. Foram também decididas contratações de motoristas em trabalho parcial e a termo, para, em conjunto com a redução do absentismo, reduzir substancialmente os serviços por cobrir».



Entre 2003 e 2007, a STCP despendeu, com tendência decrescente desse custo, 399 mil euros em formação profissional, sobretudo direccionada para o pessoal tripulante.

Sem a necessidade de formar novos motoristas, a STCP também não tem investido abundantemente na reciclagem formativa do seu pessoal, como uma medida estratégica de desenvolvimento, sendo que, com excepção do ano de 2005, a tendência quer em número de horas de formação, quer em número de participantes foi, no quinquénio, decrescente.

Ainda assim, considera-se que a **formação efectivamente ministrada foi proficiente porque direccionada mormente ao aperfeiçoamento do relacionamento com os clientes e à condução defensiva e mais económica.**

O incremento no investimento em formação profissional ocorrido em 2005 foi motivado pela necessidade de adaptar os trabalhadores da Empresa à Nova Rede, em especial os motoristas que representaram 89,7% do total das horas participadas. Em 2007, a STCP despendeu 59,6 milhares de euros para proporcionar a 598 trabalhadores (36% do efectivo médio) 5 mil horas de formação. (Ver quadro seguinte.)

FORMAÇÃO PROFISSIONAL

	N.º de horas	N.º de Participantes	Custos Formação Profissional (euros)
2003	8.429	811	69.381,03
2004	6.209	785	58.471,59
2005	46.414	1.254	95.565,55
2006	4.494	1.644	115.810,98
2007	5.001	598	59.570,46

Para além da remuneração base, acrescida de diuturnidades, subsídio de férias, de Natal, de alimentação, remuneração por trabalho nocturno e suplementar, os trabalhadores da STCP auferem um Complemento de Reforma e subsídios mensais. Dos materialmente mais relevantes, dá-se conta seguidamente.

A STCP tem constituído um Fundo de Pensões para fazer face aos seus compromissos com Complemento de Reformas, de acordo com a Directriz Contabilística n.º 19.

Esse Complemento acumulado às pensões estava, em 2007, limitado a 650,00 euros.

A STCP paga um complemento às pensões de reforma e de invalidez atribuídas pela Segurança Social. Sobre esse Complemento de Reforma, há a destacar:

1. O somatório do complemento mais pensão não ultrapassava um tecto que, em 2007, tinha sido aumentado de 598,56 para 650,00 euros, logo só beneficiando do mesmo os que auferem as remunerações mais baixas praticadas na Empresa.
2. Esse complemento não transita para os sobreviventes.

A este propósito, o Tribunal realça a decisão da STCP de constituir um tecto razoável ao Complemento, o que limitou, consideravelmente, os encargos dele decorrentes, facto que se revela bastante adequado para esta Empresa, cujos verdadeiros accionistas são os contribuintes, que opera numa situação deficitária e de crescente endividamento crónicos.

De salientar, ainda, que a STCP transferiu, desde 1998, a sua responsabilidade com o Complemento de Pensões para um **Fundo de Pensões** (como previsto na directriz contabilística nº 19), tendo, desde então e até 2007, efectuado **contribuições** para o Fundo no valor total de **9 300 milhares de euros**, sendo que os activos do fundo ascendiam, nesse ano, a 3 997 milhares de euros.

Em 31 de Dezembro de 2007, o estudo actuarial estimava em **4 272 milhares de euros** as responsabilidades futuras com este complemento (4 262 milhares com reformados e 44 mil com trabalhadores ainda no activo). Responsabilidades, essas, que se se mantiver aquele tecto limitativo tenderão a desaparecer.

Entre 2003 e 2007, a STCP atribuiu o subsídio Agente Único que custou, em 2007, 2 718 milhares de euros. Com o novo AE, a STCP criou o Prémio Diário que visa incentivar a assiduidade, o qual representou, em 2007, 667 milhares de euros.

Estavam em vigor na STCP dois Acordos de Empresa (não aplicáveis aos quadros técnicos): o Acordo de Empresa de 2007 (AE 2007) e o Acordo de Empresa de 1984 (AE 1984) para os sindicalizados nas três organizações sindicais que não subscreveram o AE anterior.



▪ Subsídio Agente Único

É o subsídio que mais pesa, com o qual a STCP despendeu, em 2007, 2 718 milhares de euros. Porém, trata-se de um subsídio pecuniário que é atribuído ao pessoal tripulante que exerce funções de condução e de venda de bilhetes Agente Único, «(...) sendo o subsídio retirado sempre que essas funções deixam de ser exercidas por um período superior a seis meses»⁶.

▪ Prémio Diário

Com o AE 2007 foi criado um prémio de estímulo à assiduidade que se consubstancia num subsídio à função atribuído por cada dia completo de trabalho efectivamente prestado. Em 2007, a STCP despendeu 667 mil euros com a atribuição deste prémio.

A necessidade de criar este prémio mostra, claramente, como é crítico, na Empresa, combater o absentismo.

CUSTOS COM O PRÉMIO DIÁRIO E O SUBSÍDIO AGENTE ÚNICO 2003 – 2007

(euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Prémio Diário	0,00	0,00	763.977,47	700.043,38	666.774,11
Subsídio Agente Único	2.949.570,48	3.002.157,62	2.975.662,48	2.892.397,15	2.717.837,52

Em 2007, a STCP despendeu: 214 milhares de euros em complementos ao subsídio de doença e de acidentes, 51 milhares de euros em Assistência Médica, 147 milhares de euros em medicamentos (a Empresa suporta todos os custos com medicamentos comparticipados dos seus trabalhadores).

Ainda a propósito das regalias sociais, de acordo com o Acordos de Empresa, todos os trabalhadores da STCP, nomeadamente os quadros técnicos, beneficiavam de:

- **Complemento ao subsídio de doença**, pago pela Segurança Social, até completar a remuneração líquida teórica, normalmente recebida pelo trabalhador, durante o tempo em que este tiver direito a auferir aquele subsídio.

- **Complemento por acidentes de trabalho ou doença profissional** que repunha o vencimento líquido completo igual ao dos profissionais da mesma categoria.

Tal significava que a STCP repunha a diferença não paga quer pela Segurança Social, quando em situação de baixa ou de doença, quer pelas companhias de seguro, em caso de acidente de trabalho ou de doença profissional, até completar o valor da remuneração líquida teórica, auferida pelo trabalhador, referente ao vencimento base, diuturnidades e complementos salariais, conforme foi confirmado pela Empresa em sede de contraditório.

No ano de 2007, esses complementos custaram à STCP 214 milhares de euros.

- **Assistência médica e de enfermagem gratuita.**
- **Pagamento de medicamentos comparticipados no montante não suportado pelo Serviço Nacional de Saúde.**

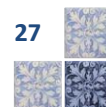
E para além de a STCP custear na íntegra, nomeadamente, os serviços médicos (consultas, exames) e de enfermagem nos locais indicados pela Empresa, paga o diferencial entre a comparticipação aos medicamentos prescritos e o preço de custo ao utente.

De realçar que o AE 2007 na sua Cláusula 65ª limitou a assistência na doença **unicamente aos trabalhadores admitidos pela STCP antes da entrada em vigor do presente AE.**

Em 2007, a STCP despendeu 43 milhares de euros em assistência médica e 147 milhares de euros em medicamentos.

Os encargos associados aos benefícios elencados, acrescidos dos custos de funcionamento do posto clínico disponível aos trabalhadores ascenderam, em 2007, a 412 milhares de euros. (Ver quadro seguinte.)

⁶ Conforme alegações da Senhora Presidente do CA da STCP.



CUSTOS COM ASSISTÊNCIA MÉDICA E MEDICAMENTOSA

(euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Complemento Subsídio Doença	62.608,74	50.414,72	61.172,88	35.668,93	34.820,00
Complemento Acidentes e DP	88.921,60	127.881,67	124.791,43	143.176,56	179.426,29
Assistência Médica	66.504,09	67.297,69	76.435,34	71.252,84	42.935,98
Medicamentos	152.315,16	166.489,75	139.806,49	148.871,29	146.767,44
Encargos de Estrutura de Medicina no Trabalho	59.156,00	54.427,51	34.881,34	26.534,83	8.021,71
Total	429.505,59	466.511,34	437.087,48	425.504,45	411.971,42

De notar a economia, em 2007, em Assistência Médica e Encargos com a Estrutura de Medicina no Trabalho, consequência da decisão eficiente de concentrar a assistência médica num único posto clínico.

■ Transporte gratuito na sua rede.

A STCP fornecia, a pedido, **títulos de assinatura da rede geral da STCP** aos seus trabalhadores, no activo ou reformados, seus cônjuges, ou a quem as suas vezes fizesse, viúvos de trabalhadores e filhos menores ou inválidos, bem como, aos filhos maiores de 18 anos e menores de 24 anos que frequentassem estabelecimentos de ensino e tivessem direito a abono de família.

Em 2007, a STCP, para além de atribuir transporte na sua rede aos seus trabalhadores, em virtude daquela regalia, **cedeu 8 008 títulos correspondentes a assinaturas mensais na sua rede**. Ora se tais títulos são fornecidos a pedido, é legítimo considerar que os mesmos são utilizados e, se assim for, **tal significa que a STCP deixou de arrecadar perto de 191 milhares de euros**⁷.

Também neste caso, o AE 2007 limitava este benefício aos trabalhadores admitidos na Empresa antes da entrada em vigor do mesmo, sendo que, a partir dessa data, o transporte gratuito na rede era apenas assegurado aos seus trabalhadores.

5. Financiamento Público

A STCP tem padecido de um crónico défice operacional para o qual muito tem contribuído a atribuição de Indemnizações Compensatórias tardiamente e muito aquém das necessárias para cobrir as obrigações de serviço público prestado. Entre 2007, a STCP auferiu 16 milhões de euros em IC. Não é conhecido qualquer critério subjacente à atribuição destes dinheiros públicos, nem, como se disse, existe contratualização do serviço público entre o Estado e a Empresa, pelo menos até à data de Setembro de 2008.

Entende-se por obrigação de serviço público a *imposição definida ou determinada por uma autoridade competente com vista a assegurar serviços públicos de transporte de passageiros de interesse geral que um operador, caso considerasse o seu próprio interesse comercial, não assumiria, ou não assumiria na mesma medida ou nas mesmas condições sem contrapartidas*.⁸

Entende-se por Indemnizações Compensatórias *quaisquer pagamentos efectuados por verbas do Orçamento do Estado a entidades públicas e privadas (...) que se destinem a compensar custos de exploração resultantes de prestação de serviços de interesse geral*⁹.

Embora os Estatutos da STCP não prevejam o recebimento de apoios financeiros correntes por parte do Estado para financiar o serviço de interesse geral que presta, as sucessivas Leis do Orçamento têm contemplado uma dotação para Indemnizações Compensatórias (IC) a atribuir às empresas que prestam serviço público, decorrentes das obrigações assumidas em termos de exploração, de transportes e de tarifários.

Nessa medida, o Estado tem vindo a transferir para a STCP, anualmente, do seu Orçamento, IC que visam, teoricamente, compensá-la pelas obrigações de serviço público que não são totalmente cobertas pelas receitas geradas, nomeadamente porque as tarifas praticadas, balizadas pela Administração Central, têm sido, globalmente, insuficientes ao interesse comercial da Empresa.

⁷ (2360 títulos X 37,30)+(2510 títulos X 18,20)+(3138X18,20) = 190.821,60

⁸ Art.º 2 do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007.

⁹ Art.º 3 do DL 167/2008, de 26-Ago.



É certo que as Obrigações de Serviço Público de Transportes encerram determinadas características, como seja a universalidade e a continuidade, mesmo em locais e em períodos de baixa procura, os tarifários sociais praticados e as externalidades positivas geradas, sociais e ambientais, que justificam, amplamente, que tenham sustentação no Orçamento do Estado.

Todavia, embora legais e justificáveis, os montantes que o Estado tem vindo a transferir para a STCP ficam muito aquém dos que seriam necessários para cobrir os défices de exploração das suas obrigações de serviço público. Prática que, como já referido, tem tido impactos no agravamento crescente do endividamento bancário, aumentando os encargos financeiros e conduzindo-a à contínua degradação dos capitais próprios.

Em sede de alegações, sobre esta matéria, o Chefe de Gabinete do Ministro do Estado e das Finanças referiu que *«No domínio do financiamento público, verifica-se (...) um crescimento sustentado, constante, e significativamente superior à inflação das indemnizações compensatórias destinadas a compensar as empresas públicas que prestam serviços de interesse económico geral pela prestação desse serviço em condições não comerciais»*.

Sobre esta alegação, o Tribunal acrescenta que embora sendo certo que nos anos de 2006 e de 2007 as Indemnizações Compensatórias atribuídas à STCP cresceram 7%, percentagem superior à taxa de inflação, esse efeito positivo é, ainda assim, pouco significativo, face ao aumento anual dos custos com encargos financeiros decorrente do recurso ao endividamento bancário para colmatar o insuficiente financiamento público.

E para além do **financiamento público à exploração** ser em **montantes insuficientes**, há ainda a acrescer a **demora na entrega desses dinheiros** às Empresas. Aliás, é comum que as IC apenas sejam transferidas já no último trimestre de cada ano.

A entrega tardia das Indemnizações Compensatórias obriga as empresas beneficiárias, em geral, e a STCP, em particular, a recorrer ao endividamento de curto prazo, no mercado bancário, para antecipar tais receitas, situação que tem um duplo efeito negativo, já que se, por um lado, agrava os encargos financeiros, por outro lado, como uma parte das IC, quando auferidas,

vai imediatamente para pagar os custos financeiros da sua antecipação, **há sempre uma percentagem desses dinheiros públicos, originários no esforço contributivo dos contribuintes, que é desaproveitado por perder o seu efeito produtivo.**

Aliás, quando o Estado português, através do Orçamento do Estado, decidir dar cumprimento ao art. 35^a do Código das Sociedades Comerciais e repuser o capital próprio da Empresa, já há muito perdido, vai acabar por pagar as IC que ficaram em falta, mas desta feita agravadas pelos juros.

Conforme se verifica nos valores constantes do quadro seguinte, apenas para equilibrar, em 2007, o resultado de exploração, o Estado teria de ter concedido quase o dobro das IC entregues que totalizaram, nesse ano, 16 623 milhares de euros. (Ver quadro seguinte.)

INDEMNIZAÇÕES COMPENSATÓRIAS VERSUS RESULTADOS OPERACIONAIS

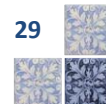
(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Indemnizações Compensatórias	11.787	21.563	14.525	15.541	16.623
Resultados Operacionais	(16.055)	(3.095)	(11.122)	(14.235)	(15.077)

Como evidente, se a Empresa nem com o financiamento público à exploração consegue gerar receita suficiente para cobrir os custos de exploração, muito mais difícil é fazer face aos custos de investimento, fundamentais ao incremento da qualidade do serviço prestado, pelo que também estes têm vindo a ser concretizados com recurso ao endividamento. Ainda assim, a STCP beneficiou, entre 2003 e 2007, de subsídios ao investimento provenientes do orçamento da União Europeia que ascenderam a 5 490 milhares de euros.

SUBSÍDIOS AO INVESTIMENTO

(mil euros)	2003	2004	2005	2006	2007
Subsídios ao investimento	0	2.868	2.237	120	265

Importa relevar que **não é peremptório que a totalidade do défice de exploração da STCP advenha única e exclusivamente do sub-financiamento público**, embora seja certo que o mesmo seja maioritariamente responsável. **Aquele défice também poderá ter sido agravado por ineficiências de gestão ocorridas ao longo do tempo.**



Pelo que não parece razoável que o Estado, através do seu orçamento, e, nessa medida, os contribuintes, assumam todo o défice da Empresa ainda que decorrente do serviço público prestado. Daí a importância e a necessidade imperiosa de o Estado contratualizar com a STCP as obrigações de serviço público prestado, suportando-o num adequado modelo financeiro de compensações, aonde estejam, nomeadamente, claramente identificadas as componentes, e respectivas percentagens, da estrutura de custos subvencionados.

Até à publicação do DL 167/2008, de 26 de Agosto, a atribuição de IC pelo Estado não estava subjacente num modelo de financiamento alicerçado em parâmetros criteriosos e rigorosos. As regras não eram nem transparentes, nem claras, desconhecendo-se as razões justificativas para os valores do Orçamento do Estado transferidos.

Entretanto, com a publicação do aludido DL 167/2008, de 26 de Agosto, que entrou em vigor em Janeiro de 2009 foi, entre outras, regulamentada e disciplinada a atribuição de indemnizações compensatórias e a sua publicitação, o que se espera corrija as ineficiências do modelo de financiamento até então sentidas, a par da esperada contratualização da prestação do serviço público.

No que respeita ao sistema tarifário Andante, o Estado transferiu parte do ónus da sua política social para as operadoras de transporte urbano, entre elas a STCP.

Importa, ainda, referir o Acordo celebrado¹⁰, em 29-06-2006, entre o Estado português, o TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE e as operadoras de transporte público de passageiros aderentes ao sistema intermodal Andante, entre elas a STCP, respeitante ao tarifário social a praticar nesse sistema.

Nesse acordo, foram fixadas as taxas de desconto, face ao tarifário normal em vigor no sistema intermodal Andante, a conceder aos títulos de transporte correspondentes às assinaturas mensais para reformados, pensionistas, maiores de 65 anos, crianças e estudantes.

Descontos esses que, como se constata pelo quadro seguinte, são suportados em conjunto pelo Estado e 15% pelas operadoras aderentes.

DESCONTOS SOCIAIS NO TARIFÁRIO ANDANTE

	Desconto Tarifário	Comparticipação Estado	Comparticipação Operadoras
Reformados, Pensionistas e 3ª Idade	47%	32%	15%
Crianças e Estudantes	25%	10%	

Ora, como visto, não gerando as empresas do SEE, no caso a STCP, mas também a Metro do Porto, SA, excedentes financeiros que lhes permitam suportar ainda mais 15% dos tarifários sociais, sem que tal agrave o seu défice de exploração e o endividamento, considera-se que essa **transferência de compromissos de política social dos governos** para além de **ser exemplo claro de desorçamentação**, é prejudicial para as empresas porque acentua o respectivo desequilíbrio económico da exploração.

6. CONTRATUALIZAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

A STCP não tinha contratualizado com o Estado as suas obrigações de serviço público, nem o inerente financiamento, o que tem influenciado, decisivamente, o défice crónico desta operadora de transporte colectivo rodoviário.

Já o DL 558/99, de 17/12 – Regime Jurídico do Sector Empresarial do Estado, no seu art. 21º apontava para a possibilidade de o Estado celebrar contratos com as empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral, como é o caso da STCP, contratos que contemplariam os montantes compensatórios a serem atribuídos.

Consideram-se serviços de interesse geral: 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 de mercado assegurem por si só a sua provisão de forma plena e satisfatória*¹¹.

¹⁰ Só produziu efeitos a partir de Fevereiro de 2009, após a obtenção do Visto prévio do Tribunal de Contas.

¹¹ Art. 4º do DL 167/2008, de 26-Ago.



A este respeito, foi também publicado o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2003, que determina que os concedentes públicos, ao *imporem obrigações de serviço público ou ao celebrarem contratos relativos a obrigações de serviço público, compensam os operadores de serviços públicos pelos custos incorridos e/ou concedem direitos exclusivos em contrapartida da execução de obrigações de serviço público*. Regulamentando, ainda, as regras que os Estados-Membros deveriam aplicar aquando da atribuição e cálculo das compensações, evitando situações de sobre ou subcompensação.

Todavia, e apesar da STCP prestar serviço de interesse geral por imposição do DL 202/94, de 23 de Julho, **o Estado não tinha, até Setembro de 2008, contratualizado com a Empresa nem as suas obrigações de serviço público, nem os montantes compensatórios subjacentes.**

Em sede de alegações, sobre esta matéria, o Chefe de Gabinete do Ministro do Estado e das Finanças referiu que «Em nenhum momento houve um vazio no que respeita às características mínimas de universalidade, continuidade, conforto, segurança, higiene e protecção dos utilizadores. É verdade que até ao momento essas características não foram objecto de contratualização com o accionista, mas ao nível da regulação, que é outra das vertentes da actuação do Estado, esses normativos existem e têm sido aplicados à STCP (...)».

Recentemente, pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 70/2008, de 22-04, foram emanadas as Orientações Estratégicas destinadas ao Sector Empresarial do Estado, nas quais ficava determinado que *as empresas encarregues da prestação de serviço público devem elaborar e apresentar ao Estado propostas de contratualização da prestação desse serviço, associando metas quantitativas a custos auditáveis e que reflectam um esforço de comparação permanente com as melhores práticas de mercado*. Acrescentando, ainda, que *os contratos devem ser equilibrados e estabelecer direitos e obrigações recíprocos entre Estado e empresas, bem como as correspondentes penalizações em caso de incumprimento*.

E, posteriormente àquela RCM, o art. 5º do DL 167/2008, de 26 de Agosto – Regime Jurídico Aplicável à Concessão de Subvenções Públicas foi peremptório ao determinar que *a prestação de serviço de interesse geral deve ser confiada à entidade em causa mediante contrato celebrado com o Estado, através do ministro responsável pela área das finanças e do ministro que tenha a responsabilidade pelo sector em que se insere a entidade*. Acrescenta, ainda, que *o pagamento das indemnizações compensatórias contratualizadas é efectuado nos termos do contrato, mediante autorização prévia do ministro responsável pela área das finanças*.

Logo, encontravam-se reunidas as condições legislativas para que, **a partir da entrada em vigor daquele decreto-lei, em Janeiro de 2009, todo o serviço de interesse geral prestado pelas empresas fosse adequadamente contratualizado com o Estado.**

Sendo certo que se, por um lado, contratualizar aquelas obrigações de serviço público que o Estado quer proporcionar poderá ser veículo para se obter serviços mais atractivos, mais inovadores e a preços mais baixos; por outro lado, **é imprescindível que o Estado concedente defina exactamente o que deve e quer proporcionar em termos de transporte colectivo urbano.**

E dentro do âmbito do serviço que deve e quer proporcionar, importa distinguir o que é economicamente viável daquele que não é, uma vez que, e isto é deveras importante, **só deve contratualizar, e nesta medida exigir, o serviço que pode pagar ou que é economicamente auto-sustentável**, caso contrário não se estanca nunca o défice crónico em que tais empresas se encontravam também por falta imputável ao Estado.

Interessa que o Estado promova a boa contratualização do serviço público com a celebração de contratos transparentes e equitativos para todos os operadores, onde sejam definidos claramente os padrões mínimos obrigatórios em termos de qualidade. Contratos, esses, assentes em modelos económicos justos na medida em que haja coerência e uniformidade, nomeadamente ao nível da estrutura de custos e da remuneração dos accionistas, **acautelando-se eventuais sub-financiamentos que prejudicariam**



as empresas operadoras, mas também sobrecompensações, nomeadamente através da assumpção de custos que não são claramente de interesse público, o que muito prejudicaria os contribuintes do Orçamento do Estado de onde provêm as subvenções públicas.

Finalmente, não obstante o Estado nunca ter, formalmente, definido quais as características das obrigações de serviço público de transportes colectivo urbano que deve ser prestado na cidade do Porto, facto é que a STCP têm vindo a satisfazer esse serviço de interesse geral com desempenhos cada vez mais satisfatórios em termos de qualidade, do qual os seus utilizadores são relevante testemunho.

Será, no entanto, justo acrescentar que se encontram, actualmente, a operar **empresas públicas** no sector dos transportes, **como é o caso da STCP**, que têm vindo, ao longo de décadas, a prestar um serviço de interesse público à sociedade, acumulando prejuízos, sustentados pelo crescente endividamento, **as quais foram oferecendo ao país um serviço com uma qualidade** que o Estado, através das suas políticas, impôs, mas **que na realidade esteve sempre acima das possibilidades económicas dessas empresas, que foram praticando tarifários, também por imposição do Estado, aquém dos necessários para suportar os respectivos custos de funcionamento e de investimento, e das possibilidades orçamentais do Estado, que também nunca transferiu para as empresas Indemnizações Compensatórias de valor proporcional às perdas decorrentes das suas imposições tarifárias e qualitativas da oferta.**

Essa prática reiterada ao longo de décadas teve como consequência, no presente, a existência de empresas pertencentes ao SEE, como é o caso da STCP, que se encontram descapitalizadas e fortemente endividadas, mas também são essas empresas que prestam um serviço de qualidade e que encerram valorosas competências técnicas.

Daí, e ainda porque as empresas já realizaram avultados investimentos, nomeadamente ao nível dos materiais circulantes e em formação do seu pessoal, ser merecido que tais empresas possam competir, no mercado onde actuam, em situação de igualdade sem que sejam beneficiadas, mas também não prejudicadas pelas fragilidades económico-financeiras que ainda as caracterizam,

decorrentes do antes exposto, e que as prejudicará se se quiserem manter no mercado.

Nessa medida, não bastará contratualizar as obrigações de serviço público, seria também necessários que o Estado accionista procedesse ao saneamento financeiro daquelas empresas, logo também ao da STCP.

Sobre a necessidade de saneamento financeiro da STCP, o Chefe de Gabinete do Ministro do Estado e das Finanças alegou que «O MFAP reconhece que a situação dos capitais próprios negativos da empresa, tal como acontece na maioria das empresas públicas de transporte, obrigará à procura de soluções que a prazo assegurem a sustentabilidade financeira da empresa, mas, e é importante sublinhar este aspecto, não nos pareceria possível desenvolver qualquer plano de saneamento do passivo financeiro acumulado da empresa sem que se estabilizasse a sua equação de operacionalidade. Isso seria o equivalente à afectação casuística de recursos públicos em soluções de curto prazo que em nada contribuiria para resolver as causas desse desequilíbrio.»

Tendo referido, ainda, o Chefe do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, também em sede de alegações, que «A preocupação do Governo, enquanto accionista da STCP e dentro das restrições orçamentais do Estado, consistiu primeiramente em criar as condições necessárias para equilibrar a função operacional da empresa (...) minimizando o efeito “Metro do Porto” na função operacional da empresa (...) Atingindo esse objectivo, estando publicado e implementado o necessário quadro legislativo, poder-se-á começar o processo gradual de saneamento financeiro da STCP.»

7. O SERVIÇO PÚBLICO DA STCP

A STCP presta um serviço de interesse económico geral no Grande Porto, tendo subcontratado algumas carreiras a operadores privados. Em 2007, transportou 109 milhões de passageiros com recurso a uma frota de 493 autocarros e 8 eléctricos.

A STCP detinha o **exclusivo do transporte público rodoviário de passageiros na cidade do Porto** (DL 379/98, de 27-11), operando, ainda, mas em concorrência, em 5 concelhos da área metropolitana do Porto (AMP): **Gondomar, Maia, Matosinhos, Valongo e Vila Nova de Gaia.**



Em 2007, o serviço público que prestava representava 93% do seu Volume de Negócios, era assegurado por redes de autocarros e de eléctricos e a oferta caracterizava-se, *grossa modo*, pelo seguinte:

Modo Autocarro

- A rede ⇒ 67 carreiras da Rede Diurna e Nocturna
⇒ 13 carreiras da “Rede da Madrugada”
- A frota ⇒ 493 veículos (422 frota própria) (233 Standard e 5 Minis)
- Taxa de ocupação ⇒ 16,6% da frota própria e 15,6% da frota de operadores privados.
- Nº de passageiros ⇒ 108,8 milhões de passageiros

Modo Eléctrico

- A rede ⇒ 3 carreiras regulares
- A frota ⇒ 8 eléctricos
- Taxa de ocupação ⇒ 20,7%
- Nº de passageiros ⇒ 260 mil passageiros

INDICADORES DE ACTIVIDADE 2003 – 2007

	2003	2004	2005	2006	2007	
Número de Carreiras	82	83	97	94	83	
N.º Autocarros	583	546	538	508	493	
N.º Eléctricos	16	16	16	8	8	
Idade Média da Frota (anos)	Autocarros	7,2	7,6	8,3	8,8	6,7
	Eléctricos	69,7	70,5	71,7	68,7	69,7
Taxa de Viaturas com Ar condicionado	44%	47%	48%	52%	70%	
Taxa de viaturas com piso	59%	63%	65%	69%	88%	
Taxa de viaturas com rampa	30%	32%	33%	37%	54%	
Taxa de imobilização da frota	7,3%	7,0%	3,6%	2,7%	3,2%	
Lugares/km	3.185.043	3.140.188	3.039.580	2.954.893	2.601.111	
Veículos/h	2.310	2.277	2.208	2.075	1.868	
Extensão da rede – Km (total)	Autocarros	487,1	486,6	489,7	489,7	531,5
	Eléctricos	5,8	5,8	5,9	6,6	8,7
Taxa de Cumprimento dos Serviços Programados					97,8%	

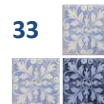
A oferta e a frota na STCP

Com a proximidade da entrada em funcionamento do metro ligeiro, a STCP, a CP, EP. e a Metro do Porto, SA. aproveitaram o ensejo para implementarem, em conjunto, na região do Grande Porto, um sistema de intermodalidade

entre os vários operadores de transportes colectivos que assentava na satisfação dos interesses de mobilidade dos passageiros, e potenciais clientes, em detrimento dos interesses corporativos individuais das empresas. O contributo mais significativo para essa intermodalidade foi a constituição, em 2002, do TIP – Transportes Intermodais do Porto, ACE para lançamento e gestão do Sistema de Tarifário e de Bihética Intermodal.

Efectivamente, entre outros aspectos, a compatibilidade dos sistemas de bilhética dos vários operadores, é um elemento fortemente potenciador de mobilidade nos transportes colectivos e, provavelmente, um dos mais difíceis de alcançar não apenas porque implica sofisticadas tecnologias de informação, mas também porque mexe com questões sensíveis como a repartição da receita. **É de louvar que aquelas empresas públicas tenham sabido compatibilizar interesses e rodear-se das competências necessárias que permitiram a respectiva integração tarifária e ainda captar operadores privados, integrando-os naquilo que poder-se-á considerar como um bom exemplo de sistema de mobilidade existente em Portugal**, até à data da auditoria, Setembro de 2008, pese embora a integração tarifária ainda se apresentasse muito complexa.

Em concreto, igualmente relevante na criação do sistema de intermodalidade na região do Grande Porto foi a adaptação, numa lógica de complementaridade, que a STCP fez de toda a sua rede à nova conjuntura. De facto, **o modo autocarro é sobretudo fundamental na distribuição e recolha fina dos clientes pela extraordinária flexibilidade que o caracteriza, o que lhe permite, sem grandes investimentos, uma adequação quase permanente às alterações demográficas, decorrente de novas polaridade e centralidades. Aliás, é o modo autocarro que permite, como nenhum outro, proporcionar a articulação em rede do sistema de mobilidade.** Este é, sem dúvida, o meio mais ágil e económico para proporcionar universalidade de serviço público de transporte urbano e suburbano nos locais onde os outros modos não chegam.



Nessa medida, de notar que toda a frota da STCP estava, desde Janeiro de 2007, integrada no sistema tarifário intermodal (com o nome comercial “Andante”), pelo que os clientes da Empresa podiam utilizar quer o tarifário monomodal, exclusivo para a rede própria da STCP, quer o sistema tarifário intermodal, comum a todos os operadores aderentes. Aliás, dos 109 mil passageiros transportados pela STCP, em 2007, 16% utilizava o tarifário intermodal.

A reestruturação da rede STCP, a Nova Rede, concluída em Janeiro de 2007 e organizada em carreiras radiais, circulares e transversais, visou a optimização da sua oferta norteada, mormente, na supressão dos traçados coincidentes com a rede do metro ligeiro e na complementaridade entre os diversos modos de transporte existentes.

No quinquénio em análise (2003-2007), a Nova Rede apresentou-se com uma distribuição diferente na área de actuação da STCP, caracterizada, de acordo com a informação constante nos Relatórios e Contas da Empresa, por maiores frequências, embora com diminuição da extensão média, o que implicou maior número de transbordos, mas também melhor coordenação física entre modos de transporte colectivo.

A rede da STCP funcionava, com frequências diferentes, todos os dias do ano, 24 horas por dia.

A rede de autocarros da STCP operava todos os dias do ano em intervalos que variavam entre:

- na Rede Regular, as 6h00 e as 21h00;
- na Rede Nocturna, as 21h00 e as 00h30;
- na Rede Madrugada, a 1h00 e as 6h00.

Na Rede Regular, a frequência dependia da relevância das carreiras (número de clientes e de ligações). Integram a Rede Madrugada apenas alguns circuitos com frequências reduzidas que visavam assegurar uma mobilidade mínima em tempos de procura escassa. De relevar que **foi implementada, em 2004, uma linha de autocarros para servir, exclusivamente, o centro histórico do Porto, permitindo, assim, contribuir para a integração social dos mais idosos e economicamente menos favorecidos.**

A rede de eléctricos funcionava todos os dias da semana, com uma regularidade de meia em meia hora, entre as 9h00 e as 18h30.

O Regulamento de Transportes em Automóveis de 1948 revela-se desajustado da realidade actual e, no caso da atribuição de concessões, privilegia a antiguidade à qualidade do serviço.

No âmbito da alteração da sua rede, a STCP obteve, em 2005, do então Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações, uma «(...) *autorização provisória, por um ano, prorrogável por iguais períodos, nos termos previsto no (...)»*

Regulamento dos Transportes em Automóveis às suas carreiras. Mantendo-se essa situação provisória, desde então.

É ainda ao abrigo do **Regulamento dos Transportes em Automóveis** de 1948 (DL 37 272, de 31-12-1948) que, actualmente, são concedidas as concessões de carreiras rodoviárias nas áreas onde não há exclusividade.

Ora, da leitura daquele diploma legal infere-se que o mesmo se encontra **severamente desadequado, nomeadamente face aos princípios da concorrência e às actuais exigências em termos de parâmetros de qualidade dos serviços de interesse económico geral**, já que permite que as concessões sejam atribuídas sem realização de quaisquer procedimentos concursais prévios e sem que lhes seja subjacente uma análise dos critérios da qualidade da oferta.

Aliás, nas situações em que há mais do que um interessado à mesma concessão, o critério de preferência ¹² aponta para questões de antiguidade, isto é, já estar a operar no mesmo modo de transporte e já ter a concessão de parte do trajecto requerido, mas nunca para a qualidade do serviço (frequência, conforto, higiene e segurança) que os operadores se propõem oferecer, o que poderá prejudicar, seriamente, os clientes deste serviço de interesse geral.

De notar, ainda, sobre esta matéria que, na prática, **não é o Estado, como deveria, que propõe a concessão das carreiras, em função das necessidades de universalidade do serviço público de transportes urbanos e suburbanos que deve prestar à sociedade, antes são as empresas – de acordo os seus interesses económicos – que, sob solicitação de concessão, determinam a rede de serviço público que está a ser oferecida.**

¹² Artigo 112º do DL 37272, de 31 de Dezembro de 1948.



A STCP subcontratou a operação em 13 carreiras, proporcionando um negócio sem quaisquer riscos a operadores privados.

A STCP, no âmbito do serviço que presta, tinha, em 2007, subcontratadas 13 carreiras da sua rede a operadores privados nos concelhos de Gondomar, Matosinhos e Valongo, sob a celebração de Acordos de Cooperação, os quais decorreram de necessidades específicas da STCP em servir melhor os seus clientes.

Ao abrigo daqueles Acordos foram, em 2007, transportados cerca de 13 milhões de passageiros, 12% da produção total da STCP.

Nos termos desses Acordos, a STCP paga um valor por quilómetro percorrido, actualizado quando haja alteração do preço dos combustíveis, da remuneração dos motoristas e da taxa anual da inflação, suportando integralmente as subidas das duas primeiras componente e 50% da taxa de inflação. Não estavam, porém, contratualizados parâmetros de qualidade do serviço, mas tão só a imposição da carreira e respectiva frequência, que são determinadas pela STCP.

Nestas condições, **a STCP concentrou em si todos os riscos do negócio, não só o da procura, mas também os aumentos dos custos dos combustíveis e de pessoal, sem qualquer limitação, e metade do valor da inflação, oferecendo, dessa forma, aos operadores privados um negócio sem riscos e com receitas garantidas.**

Esta matéria é importante não apenas porque, sendo a STCP deficitária, está a suportar um negócio, desprovido de riscos para os operadores privados, à custa do seu endividamento, o que agrava os seus encargos financeiros e, nessa medida, a sua situação deficitária.

Como se verifica no quadro seguinte, em 2007 a STCP pagou 6 745 milhares de euros a sete operadores privados para explorarem 13 das suas carreiras e percorrerem 4.444 mil quilómetros¹³.

INDICADORES REFERENTES AOS OPERADORES PRIVADOS AO SERVIÇO DA STCP

Operadores Privados	2003	2004	2005	2006	2007
Número de passageiros	nd	12.717	12.424	12.137	12.789
Lugares/km	326.144	313.843	309.057	340.792	324.806
Veículos/hora	232	223	224	244	251
Valores pagos pela STCP	5.608.232,48	5.821.343,03	6.162.017,42	7.000.728,45	6.745.410,97

A Nova Rede trouxe uma contracção da Oferta da STCP que acompanhou a diminuição da Procura.

Quando analisada a evolução da oferta após implementação da Nova Rede da STCP, é evidente a **retracção da oferta** consubstanciada quer na diminuição do número de veículos a circular por hora, quer do número de lugares oferecidos por quilómetro que sofreram um decréscimo, sempre crescente, entre 2003 e 2007, de menos 19% e menos 18%, respectivamente. No entanto, é de salientar que essa contracção acompanhou a diminuição de 21% da procura, naquele mesmo quinquénio.

Entre 2003 e 2007, assistiu-se a uma redução de 583 para 493 autocarros, reflexo da política de abate e renovação da frota da STCP. Durante aquele período, procedeu-se ao abate dos veículos mais obsoletos, mas também à aquisição de 85 novos autocarros, 80 dos quais movidos a gás natural.

Essa renovação da frota teve notórios impactos positivos, nomeadamente, ao nível da:

- **Idade Média da Frota** que era, em Dezembro de 2007, de **6,7 anos**. Naquela data, a frota mais jovem de autocarros afectos ao serviço público do país.
- **Redução dos consumos de energia e das emissões de dióxido de carbono.**

Em 2007, a STCP era a operadora com a maior frota movida a gás natural do país: 255 autocarros, o que representava 52% da sua frota.

Aquela opção traduziu-se, em 2007, na redução de 26% do consumo de gasóleo, compensada pelo aumento de 17% do consumo de gás natural, o que se traduziu numa **economia de 1,1 milhões de euros**, face a 2006.

Também, entre 2006 e 2007, as **emissões de dióxido de carbono reduziram-se em 9,6%**.

¹³ 15% de 29.628 mil quilómetros.



- **Crescente oferta de conforto e de melhores acessibilidades.**

Em 2007, para além de toda a frota da STCP estar dotada de vídeo vigilância, 70% tinha ar condicionado, 88% piso rebaixado e 54% rampa rebatível.

A Procura

A STCP era a maior transportadora urbana na área metropolitana do Porto, embora tivesse vindo, até 2007 a perder passageiros, tendência que foi contrariada já em 2008.

TOTAL DE PASSAGEIROS 2003 – 2007

	2003	2004	2005	2006	2007
Total passageiros transportados	138.339.323	135.772.525	128.963.019	117.700.575	109.101.988
Autocarros	138.175.532	135.688.443	128.886.603	117.620.775	108.833.913
Eléctricos	163.791	84.081	76.416	79.800	268.075

Como previsível, entre 2003 e 2007, a STCP perdeu 21% dos seus passageiros, preponderantemente no modo autocarro que representava, em 2007, 99,8% da sua produção total. Esse decréscimo, sempre continuado, naquele período, foi, sobretudo, sentido em 2006, quando a Empresa transportou menos 11,2 milhões de passageiros (-8,7%), face ao ano transacto. Ainda assim, **em 2007, com 109,1 milhões de passageiros, a STCP mantinha-se como a maior transportadora de passageiros da região e o principal elo da cadeia de mobilidade na AMP.**

Contrariamente àquela tendência, de assinalar o crescimento de passageiros transportados, em 2007, pelo modo eléctrico, que totalizou, nesse ano, 268 milhares de passageiros, mais do dobro do que no ano anterior. Tal justifica-se pela alteração da oferta que passou a incluir a baixa do Porto com notáveis consequências positivas na captação de passageiros.

Importa, ainda, sobre esta matéria, referir que a transferência de passageiros para o metro ligeiro teve outra implicação séria para a STCP, para além da perda de passageiros. Na realidade, as linhas de metro, dentro da cidade do Porto, têm vindo a ser implementadas, como é razoável face aos elevados investimentos que acarretam, nos percursos onde há maior fluxo de passageiros, logo naqueles onde as carreiras poderiam ser economicamente rentáveis.

Assim, a introdução do metro ligeiro traduziu-se, no curto prazo, para a STCP, em perda económica decorrente da redução da procura, agravada por perdas marginais de rentabilidade.

Porém, como dito, as empresas públicas do sector dos transportes a operar na AMP estão, sobretudo, apostadas em conquistar quota de mercado para o transporte público colectivo e, nessa medida, têm sido bem sucedidas, já que o serviço de intermodalidade que oferecem (no qual também se incluem empresas do sector privado) tem vindo a ganhar passageiros, crescendo de 163 milhões, em 2004, para 177 milhões, em 2007. Sendo que, em 2007, **62% dos passageiros do sistema de intermodalidade eram clientes da STCP.**

Finalmente, de salientar que em 2008, a STCP, com 111 milhões de passageiros (mais 2% do que em 2007), inverteu a tendência de perda continuada de passageiros que será, com certeza, consequência da consolidação do sistema de mobilidade em curso naquela região, mas também da aposta no incremento da qualidade do serviço que a Empresa tem vindo a oferecer.

A STCP adoptou a tecnologia Bihética Sem Contacto que lhe aportou várias vantagens, entre elas a contagem real do volume total de passageiros que utilizam os seus serviços.

Uma nota para referir que a STCP quando, em 2007, introduziu plenamente a Bihética Sem Contacto na sua frota, ficou integrada no sistema de tarifário intermodal, sob a gestão do TIP, ACE, o que trouxe assinaláveis vantagens, a saber:

- **Maior comodidade** para os clientes, já que com um único bilhete (Andante), os clientes podem utilizar a frota de todos os operadores aderentes e, em determinados períodos de tempo, sem que a mudança de operador acarrete maiores custos, o que é um forte potenciador de intermodalidade.
- **Contagem real dos passageiros.** A contagem de passageiros passou a ser feita em função das validações efectuadas à entrada dos veículos, logo em função da utilização efectiva do serviço prestado, tendo a STCP abandonado, em 2007, a metodologia de contagem de passageiros com base em estimativas que redundava em sistemático empolamento da realidade.



■ **Repartição da receita em função da utilização.**

A matriz de repartição da receita do título intermodal (Andante) entre os operadores aderentes assenta, muito genericamente, nas validações efectuadas, logo no serviço efectivamente prestado por cada uma das operadoras.

■ **Informação, em tempo real, da procura por carreira.**

Com base na análise estatística das validações, é possível conhecer com rigor o volume de passageiros por carreira distribuídos, nomeadamente, em horários, paragens de entrada e tipo de clientes (de acordo com o tipo de tarifário utilizado). Este é um instrumento de gestão extraordinário que se adequadamente potenciado permite a optimização permanente da oferta da Empresa.

O forte concorrente da STCP é o transporte individual que lhe retém potenciais clientes e lhe prejudica a regularidade do serviço.

Ainda sobre a procura, para além do metro ligeiro que, assumidamente, não é, para a STCP, um concorrente, antes um parceiro na oferta de mobilidade no Grande Porto, o maior constrangimento ao crescimento da sua procura é o transporte individual que a lesa de duas maneiras.

Por um lado, os investimentos expressivos na rede rodoviária e o aumento da taxa de motorização, também decorrente da política das empresas – nomeadamente as do SEE – que concedem viaturas para uso pessoal e dotações para combustível a alguns dos seus trabalhadores, conduzem à crescente utilização do transporte individual, situação que não tem estado a ser eficazmente contrariada, nomeadamente, por medidas de política local.

Por outro lado, o elevado número de viaturas individuais a circular acarreta fortes congestionamentos da rede viária, o que provoca elevados níveis de irregularidade e baixas velocidades comerciais. Ambos os factores conjugados provocam descontentamento nos passageiros da STCP e são uma real barreira à entrada de novos clientes.

A velocidade comercial registada, em 2007, pela frota própria da STCP foi de 15,8 km/h, no modo autocarro (a média dos operadores europeus é de 18km/h), e 7,9Km/h, no modo eléctrico.

Maior fluidez nas vias rodoviárias permitiria aumentar as velocidades comerciais e, conseqüentemente, maior rapidez na prestação do serviço, maiores pontualidades, logo clientes mais satisfeitos, mas também maiores poupanças nos consumos de combustível e redução das emissões poluentes.

Factores mais do que suficientes para que sejam implementadas medidas que contribuam para melhorar a fluidez nas vias rodoviárias. Medidas essas que necessitam de ser alicerçadas em políticas que não sejam facilitadoras da utilização do transporte individual dentro das cidades. A título meramente exemplificativo, elencam-se algumas medidas que poderiam ser potenciadas e ampliadas e que muito auxiliariam o desempenho do transporte colectivo:

■ **Prioridade aos veículos de transporte colectivo.**

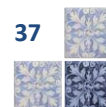
Para que o serviço público da STCP seja prestado com maior qualidade, **não basta haver investimentos ao nível do material circulante, importa também que exista fluidez na circulação que lhe permita prestar o serviço com uma velocidade comercial que satisfaça os clientes e seja economicamente mais eficaz.**

Nesse âmbito, na cidade de Lisboa tem-se estado a experimentar tecnologias inovadoras, tais como o projecto Corredor Bus Intermitente e o Sistema Gertude (sistema de sensores no chão das vias que permite escoar melhor o trânsito, alterando a temporização dos semáforos).

■ **Mais quilómetros de corredores BUS**

Os corredores reservados à circulação dos transportes públicos permite que estes se desembarquem dos congestionamentos de trânsito, aumentem a velocidade comercial e a pontualidade, também com efeitos positivos na redução das emissões poluentes para a atmosfera.

Na cidade do Porto, a rede de autocarros estende-se por 531,5 km, dos quais 24,4 km em corredores BUS, o que representa cerca de 4,6% da rede. Em Lisboa, Bruxelas e Paris essa percentagem é, respectivamente, de 11%, 16% e 41%.



▪ **Fiscalização mais eficaz do estacionamento indevido.**

Dada a falta de civismo por parte de alguns condutores de transporte individual, a STCP teve de concertar com a Câmara do Porto a “Operação Via Livre” com vista a combater, através da intervenção de brigadas de fiscalização específicas, o estacionamento abusivo, nomeadamente nas paragens, que constringe a fluidez dos veículos da STCP e, por consequência, a sua pontualidade.

▪ Disponibilização de **lugares suficientes e em bom estacionamento** para se realizarem as **cargas e descargas**, evitando que sejam utilizados lugares que estorvam a circulação dos veículos da STCP.

8. AVALIAÇÃO DO SERVIÇO PRESTADO

A STCP dispõe dos indicadores necessários para efectuar um acompanhamento e uma avaliação fina do serviço público prestado.

A STCP encontrava-se bem escorada em indicadores diversos sobre a percepção do serviço que os seus clientes fazem da sua oferta que lhe permitiam, cabalmente, monitorar e aferir da qualidade do serviço público e, bem assim, agir, atempadamente, embora sempre condicionada pelas suas disponibilidades financeiras, de forma a ir introduzindo as melhorias necessárias à crescente satisfação dos seus clientes.

Acresce que a STCP tinha, desde Dezembro de 2008, o seu **Sistema de Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde no Trabalho certificado**¹⁴ e para que mantenha, no tempo, essa certificação terá de cumprir, continuamente, um conjunto de requisitos mínimos de qualidade impostos pelas normas de referência, já que os mesmos são regularmente auditados.

Em concreto, a STCP, para além de estar, naturalmente, atenta ao feedback que diariamente vai tendo dos seus clientes, frui de um conjunto de estudos abrangentes, a seguir elencados, que, se utilizados como ferramenta estratégica, permitem-lhe otimizar a oferta nas áreas mais críticas, alcançando, aceleradamente, melhores desempenhos.

▪ **Estudos QMetrics**

Estudo realizado, em 2008, pelo Observatório da Qualidade do Sistema Intermodal Andante que procura avaliar a satisfação e a qualidade percebida pelos clientes dos Transportes Intermodais do Porto sobre os serviços prestados pelos diversos operadores, entre eles, a STCP.

▪ **Inquérito de Avaliação do Serviço e Atitudes em Relação aos Transportes**

Estudo realizado, em 2005, pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

▪ **Estudos de adequação da oferta à procura**

Estudo efectuado, bienalmente, pela STCP para aferir da compatibilidade entre universalidade e a frequência do serviço público prestado às disponibilidades e objectivos economicistas da Empresa.

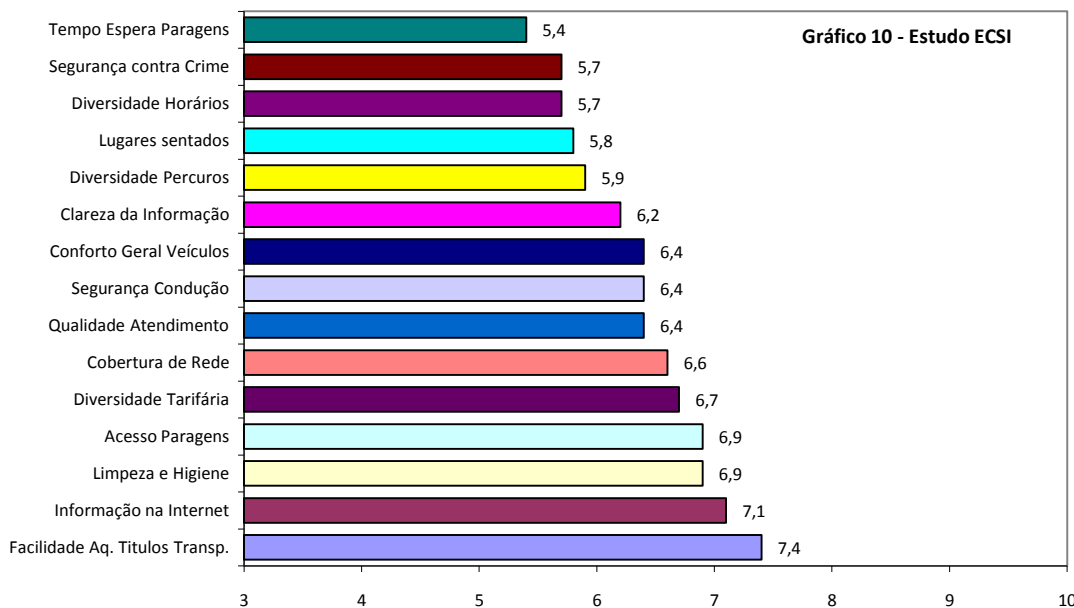
▪ **Estudos ECSI**

Anualmente, é realizado um **Inquérito de Satisfação do Cliente** efectuado de acordo com o modelo ECSI – European Consumer Satisfaction Index. Sondagem que permite conhecer a avaliação e a evolução da opinião dos clientes e a reacção destes às alterações que se vão produzindo ao nível da oferta. Este inquérito é feito, em simultâneo, aos outros operadores de transporte colectivo da AMP.

De acordo com o Estudo ECSI realizado em 2007 (conforme gráfico seguinte), verifica-se que os clientes da STCP percebem como de **maior qualidade** os itens relacionados com a **Facilidade de aquisição de títulos de transporte, Acessibilidade a produtos e serviços por via das novas tecnologias e a Limpeza e higiene dos veículos**, sendo **menos positivamente avaliados** os itens **Tempo de espera nas paragens, Diversidade dos horários e Segurança contra o crime**.

Em termos globais, a avaliação que os clientes da STCP fazem da **qualidade global do serviço é positiva. O Índice Satisfação Global foi, em 2007, de 64%** (abaixo da média de 70% registada pelos operadores da AMP).

¹⁴ ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 e OHSAS 18001/NP 4397:2007.



Em suma, a STCP possui **instrumentos de gestão suficientes para efectuar continuamente uma avaliação rigorosa, em quantidade e qualidade, do serviço público prestado aos seus clientes** que a coloca em condições para, quando necessário, realizar os ajustamentos necessários, visando a melhoria da avaliação da sua qualidade, e a captação de novos clientes, podendo, ainda, efectuar avaliações custo-benefício dos investimentos, entretanto, realizados.

Ainda sobre a percepção da qualidade oferecida pela STCP, de notar que quando comparada com os restantes operadores de outros modos de transporte, aquela é crescentemente penalizada, pese embora os investimentos efectuados, nomeadamente ao nível da renovação da frota e da eficácia da comunicação. Todavia, tal avaliação deve ser contextualizada.

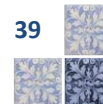
É certo que a partir do momento que os operadores passaram, no Grande Porto, a centrar a sua oferta na intermodalidade, progressivamente mais clientes, nomeadamente os da STCP, passaram também a ser passageiros sobretudo do metro ligeiro. Ora, é bem sabido que a qualidade oferecida pelos meios ferroviários é, em regra, mais valorizada pelos clientes, muito devido à fiabilidade do serviço prestado, decorrente das vantagens inerentes à circulação em canal próprio que se traduz em melhores níveis de regularidade e pontualidade, com os quais as transportadoras rodoviárias muito dificilmente conseguem competir.

Logo, os clientes da STCP passaram, crescentemente, a efectuar uma avaliação do serviço da Empresa em termos comparativos com os demais modos de transporte, sobretudo com o modo ferroviário, o que os tornou mais críticos e exigentes para com a STCP. Portanto, se importa entender que os esforços na melhoria continuada do serviço prestado pela STCP são, compassadamente, valorizados pelos seus clientes, também é relevante constatar como até a este nível a intermodalidade promove a excelência do serviço de transporte rodoviário.

9. A QUALIDADE DO SERVIÇO

Sendo o transporte colectivo urbano de passageiros um serviço de interesse geral, o mesmo tem, necessariamente, que respeitar o princípio da universalidade e ser disponibilizado com uma qualidade razoável e a um preço acessível. Esta última característica é devesa relevante já que é consabido que o preço dos serviços é um dos principais factores potenciadores de exclusão social.

Nessa medida, se, por um lado, o acesso ao serviço prestado pela STCP não pode ser, em nenhuma situação, discriminatório, por outro lado, deve caracterizar-se por um conjunto de especificidades que garantam a satisfação dos requisitos necessários à prestação de um serviço de interesse geral.



«O **conceito de serviço universal** estabelece o direito de cada cidadão aceder a certos serviços considerados essenciais e impõe às empresas obrigações no sentido de garantirem a oferta de um dado serviço em determinadas condições, a um preço razoável e que a qualidade do mesmo seja mantida e, quando necessário, melhorada. Alguns serviços de interesse geral caracterizam-se por requisitos de **continuidade**, sendo que o respectivo operador é obrigado a garantir que o mesmo é prestado sem interrupção»¹⁵

O Tribunal, adoptando por referência as orientações do Livro Verde Sobre Serviços de Interesse Geral, identifica, sucintamente, aquelas que considera serem as características mais relevantes do serviço prestado pela STCP, agrupadas em seis itens directamente relacionados entre si. Preocupou-se, sobretudo, em identificar aqueles que poderão ser considerados os aspectos denunciadores de boas práticas e os que carecem de algumas melhorias por intervenção directa da Empresa, mas também das Autarquias Locais e do Estado regulador, em conjunto ou separadamente.

9.1. Universalidade e Continuidade

Práticas a realçar

■ **A STCP tinha a sua rede integrada no Sistema de Intermodalidade do Porto**, o que significava que aquela se encontrava, genericamente, em termos de percursos e de horários, articulada, sobretudo, com as redes do metro ligeiro e do comboio, **proporcionando aos clientes um serviço de mobilidade urbana que se traduzia em deslocações mais rápidas e económicas.**

A STCP proporcionava um excelso contributo à constituição daquele sistema de intermodalidade porque:

- era a maior transportadora da região, logo a que maior número de passageiros trazia para o sistema;
- era a sua rede ramificada a que mais consistentemente contribuía para a ampliação da estrutura em rede desse sistema;
- era quem facultava elasticidade ao sistema de intermodalidade, devido à sua extraordinária flexibilidade para se adaptar às movimentações demográficas e às constantes alterações das necessidades das populações.

■ **A STCP oferecia carreiras especiais com o objectivo de inclusão social.**

A STCP dispunha de uma carreira para servir, exclusivamente, o centro histórico do Porto, onde residia, sobretudo, população envelhecida e economicamente mais desprotegida; bem como, de carreiras especiais para exploração em zonas periféricas ou socialmente debilitadas, com vista a facultar acesso à rede principal de transporte.

■ **Os autocarros da STCP dotados de rampas automáticas de acesso tinham encosto e cinto de segurança para os passageiros de cadeiras de rodas, possuindo, ainda, botão específico, no exterior e no interior dos veículos, para pedido de accionamento da rampa.**

■ **A STCP evoluía subordinada ao conceito Rede de Acesso Fácil.** Em 2007, 88% da sua frota estava equipada com piso rebaixado ou sistema de ajoelamento¹⁶ e 54% com rampa automática.

Os autocarros com piso rebaixado e sistema de ajoelamento são facilitadores específicos para pessoas que apresentem, temporária ou permanentemente, mobilidade reduzida.

Os veículos com rampa automática de acesso, vocacionados para o transporte de cadeiras de rodas, mas também de carrinhos de bebé, encontravam-se adequadamente identificados com dístico informativo. Esses autocarros serviam, sobretudo, as ligações a hospitais, universidades e zonas comerciais.

Práticas

■ Poder-se-á afirmar, com segurança, que a STCP **assegurava um serviço contínuo**, onde as alterações ao serviço, quando conhecidas atempadamente, eram, pelo menos, divulgadas no sítio da Internet da Empresa, ocorrendo situações em que as **alterações nas carreiras eram comunicadas, previamente, pelo sistema áudio, dentro dos autocarros.**

A rede da STCP operava 365 dias por ano, 24 horas por dia, com horários e frequências ajustadas à afluência de passageiros. No período da madrugada, a STCP assegurava, em exclusivo, o serviço de transporte colectivo de passageiros no concelho do Porto.

¹⁵ In Livro Verde sobre Serviços de Interesse Geral.

¹⁶ Inclinação do autocarro ao solo.





■ **O acesso ao serviço prestado pela STCP era universal**, desde que o passageiro fosse detentor de título de transporte válido, apenas vedando o acesso, por imposição do art. 189º do Regulamento de Transportes em Automóveis de 1948, mas ainda em vigor, àqueles que:

1. estivessem em estado de embriaguez;
2. fossem portadores de doenças que possam causar repulsa ou contagiar os restantes passageiros;
3. pela sua sujidade ou traje, pudessem incomodar ou prejudicar os outros passageiros;
4. transportassem objectos perigosos ou armas de fogo carregadas, não sendo agentes da autoridade.

■ Em 2008, **estavam em desenvolvimento alguns projectos que visavam integrar invisuais e amblíopes**, nomeadamente o serviço “SMSBus com som” para proporcionar, em tempo real, a partir da paragem, por informação áudio no suporte telemóvel, os horários das carreiras.

■ Na generalidade dos autocarros da STCP, os **bancos prioritários**, para além de duplos, encontravam-se **visivelmente bem sinalizados** (com cores diferentes e mais baixos do que os restantes).

A melhorar

■ **A rede da STCP**, integrada no sistema de mobilidade do Porto, **não servia exaustivamente todas as necessidades de transporte público de passageiros na área onde actuava**.

Na opinião expressa pela Empresa na resposta ao Questionário do TC, existiam, dentro e fora do concelho do Porto, áreas com défice de serviço público de transporte colectivo. Igualmente, o Provedor do Cliente da STCP identificou zonas em que a Empresa, por contracção da sua oferta, deixou de servir e a rede do metro ligeiro também não cobria, tendo, ainda, apontado frequências nalgumas carreiras da Rede Madrugada aquém do que seria desejável.

É certo que não é evidente o equilíbrio entre o que é, do ponto de vista do serviço público, necessário oferecer com o que é, do ponto de vista económico do Estado e das suas empresas, possível proporcionar e, nessa medida, a STCP,

progressivamente mais centrada no cliente, ter vindo a adequar a sua oferta à evolução da procura, à expansão da cidade, às novas periferias e à ampliação da rede do metro ligeiro, mas também, como é razoável, às suas próprias restrições económicas e financeiras.

Aspectos que associados **não davam garantia de que o serviço público de transporte colectivo urbano prestado pela STCP fosse exactamente o cabal às necessidades das pessoas e da cidade e não apenas aquele que a Empresa ia podendo sustentar**. Daí a relevância e a urgência de o Estado contratualizar com a STCP as características das suas obrigações de serviço público.

■ **Os rebatimentos dos autocarros ao metro ligeiro quer em localização, quer em frequências poderiam ser potenciados em benefício do sistema de intermodalidade**.

De facto, **não existe uma estratégia de transporte comum entre as operadoras públicas que integravam o sistema de intermodalidade da AMP**, apresentando, cada uma, individualmente, a sua estratégia de desenvolvimento e de gestão da prestação de serviços e, nessa medida, nem sempre as localizações das paragens e estações e a compatibilidade de frequências são as que melhor satisfazem as empresas transportadoras e os clientes, sobretudo nos horários e zonas de maior fluxo.

É certo que o ónus da complementaridade e adequação recai, mais significativamente, sobre a STCP, dada a agilidade e flexibilidade que caracteriza o modo autocarro; porém, importa reconhecer que esta Empresa também tem objectivos próprios, condicionantes e recursos limitados.

Assim, se se quiser, na AMP, oferecer um sistema de mobilidade assente em intermodalidade capaz de continuar a captar mais clientes, de muito serviria integrar as várias políticas de transporte. Para tal, seria necessário um espaço de diálogo comum, onde fosse planeada a oferta, coordenados os meios e definida a estratégia de desenvolvimento em harmonia, visando a satisfação das necessidades dos clientes, incrementado a sua fidelização e conquistando outros.



Sobre esta matéria, em sede de alegações, a Senhora Presidente do CA da STCP referiu que «*É verdade que as frequências praticadas pelas linhas da STCP não são tão intensivas como as praticadas pela generalidade das linhas da Metro do Porto. Não é, contudo, expectável que assim seja uma vez que as características do serviço em modo ferroviário ligeiro e em modo autocarro são substancialmente diferentes. Nas linhas que fazem rebatimento com o metro, a STCP tem frequências, nas horas de ponta, que variam entre os 20 minutos e os sete minutos. O aparente desequilíbrio é afastado pelos dados obtidos dos sistemas de monitorização da ocupação das linhas que revelam uma adequação normal, não parecendo exigir uma frequência diferente segundo critérios de um equilíbrio mínimo de exploração.*»

■ **Várias foram as tentativas de operacionalizar em Portugal Autoridades Metropolitanas de Transporte (AMT), as quais têm, repetidamente, redundado em fracasso.**

Recentemente, foi publicada a Lei 1/2009, de 5 de Janeiro, que estabeleceu o regime jurídico das Autoridades Metropolitanas de Lisboa e do Porto com atribuições em matéria de planeamento, organização, operação, financiamento, fiscalização, divulgação e desenvolvimento do transporte público de passageiros.

Ainda a este propósito, durante o ano de 2004, a STCP ficou encarregue de suportar, por conta da futura AMTP, despesas correntes da precedente **Comissão Instaladora** que redundaram em **813 milhares de euros, em dívida desde então**, porque nunca chegou a ser constituída a tal Autoridade. Donde se infere que **aquela Comissão, que esteve em actuação aproximadamente um ano traduziu-se, sobretudo, até agora, em despesa pública não produtiva.**

O art. 29º daquela Lei 1/2009 veio dispor que “*até ao final do ano de 2008 as despesas de funcionamento da AMTL e da AMTP são suportadas pelo IMTT, I.P através de transferência proveniente do Orçamento do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.*», o que significa que passou a ser da responsabilidade deste Instituto Público a liquidação desta dívida à STCP.

Caso desta vez aquelas AMT subsistam, **importa que o Estado que as constitui garanta a respectiva eficácia e eficiência para os dinheiros públicos, nomeadamente os que as vão sustentar e, nessa medida, que essas AMT não sejam, sobretudo, consumidoras de dinheiros públicos decorrentes da multiplicação de processos e estruturas administrativas, adquirentes de múltiplos estudos e pareceres que depois não têm qualquer aplicação prática, mas que custam muito dinheiro aos contribuintes, e criadoras de processos excessivamente burocratizantes.**

■ **A regularidade do serviço é dos factores mais criticados pelos clientes da STCP. Também o Provedor do Cliente da Empresa indicou este como o aspecto que motiva maior insatisfação daqueles.**

Ora, na abordagem da regularidade tem de se considerar o tempo – formalmente determinado – que decorre entre a passagem de dois veículos da mesma carreira e o tempo – real – que medeia entre esses mesmos veículos.

Quanto à regularidade formalmente definida pela Empresa, e como já referido, seria muito relevante que existisse uma maior proximidade do Estado com o objectivo de proceder à avaliação da satisfação da frequência de passagem, entre cada serviço, por carreira e, conseqüentemente, mantivesse ou adequasse, através de concessões e coerente financiamento, a frequência realmente necessária e exequível, de acordo com critérios justos, conjugando os interesses dos clientes com as disponibilidades e interesses económicos das empresas e do Estado.

Embora sabendo-se que nenhuma operadora de transporte colectivo urbano, pela sua própria natureza, poderá alguma vez satisfazer na plenitude, e a todo o momento, as necessidades individuais de cada um dos seus clientes, facto é que sem uma entidade independente que proceda a uma análise criteriosa e pragmática, também da regularidade, não haverá garantias de que a frequência oferecida em cada uma das carreiras é a mais adequada ao equilíbrio entre o que se quer e o que se pode oferecer.

Quanto aos **desvios registados às regularidades** predefinidas pela Empresa, os mesmos são **motivados por aspectos** exógenos e endógenos.



São **exteriores à Empresa, os associados às condições de circulação**, principais causas da falta de pontualidade, que condicionam fortemente a qualidade do serviço e que para serem contrariados necessitam da implementação de políticas, nacionais e locais, que conduzam à preeminência do uso do transporte colectivo em detrimento do transporte individual.

Nos aspectos **internos à Empresa, têm sido sobretudo causa de irregularidade a não realização de serviços por falta de motoristas** (autocarros que não saem das Estações de Recolha, logo cujos respectivos horários não são cumpridos). Em 2007, ficaram por realizar 12.264 serviços por falta de pessoal tripulante, o que empurrou a **taxa de cumprimento dos serviços prestado pela STCP para os 97,8%, consequência maior das elevadas taxas de absentismo do pessoal tripulante que, naquele ano, se situaram nos 8,3%**.

E nos dois primeiros meses de 2008, o número de serviços não realizados já ultrapassava o período análogo em 28%. Face à importância desta matéria, pelas suas consequências, é de estranhar que desde Fevereiro de 2008, e até pelo menos ao momento do serviço externo da Auditoria, Setembro de 2008, na STCP tivessem deixado de ser realizados os relatórios, como era até então prática, sobre o cumprimento mensal dos serviços previstos.

Mas, os números não revelam, com clareza, os transtornos e prejuízos que a dilatação da regularidade definida e divulgada, pela Empresa, representa para a qualidade do serviço prestado e para a vida dos seus clientes.

Um serviço não cumprido significa que o cliente, que estava na paragem à hora prevista para apanhar o autocarro, vai ter de esperar todo o tempo determinado para a realização do próximo horário. O que será sempre mais grave em horários com frequências mais espaçadas, sobretudo serviço nocturno, também com consequências nefastas para a segurança das pessoas, não sendo ainda de desconsiderar o caso de existirem vários serviços consecutivos que deixam de ser cumpridos.

Como na rede STCP são escassos os painéis de informação ao público com indicação do tempo de espera para as próximas carreiras, não existe forma de os clientes serem informados de que o

horário pelo qual esperam não vai ser cumprido, não lhe sendo dada a possibilidade de buscar outra alternativa, mais rápida, para executar o trajecto pretendido.

Para o Tribunal, o elevado número de serviços não realizados na STCP era a maior debilidade, ao nível da qualidade do serviço público que prestava, o que exigia uma intervenção célere e eficaz com vista à sua inflexão.

■ **O sistema de ajoelamento dos autocarros não era accionado pelos motoristas com a frequência que seria desejável para os clientes com maiores dificuldades de mobilidade.**

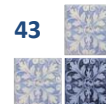
No entanto, embora se considere que tal comportamento, por parte dos motoristas da STCP, deveria sofrer uma inversão, é apropriado explicar que o accionamento daquele sistema exige que o autocarro esteja parado e com as portas fechadas e, conseqüentemente, a abertura de portas não é imediata, quando o autocarro chega à paragem. Ora, a Equipa de Auditoria constatou que, quando o motorista accionava o sistema, ocorria, não raras vezes, os passageiros reclamarem imediatamente pela falta de brevidade na abertura de portas, nomeadamente aqueles a quem se pretendia facilitar o acesso.

Tal atitude dos clientes, certamente decorrente da desinformação, é, compreensivelmente, desmotivadora para o pessoal tripulante, mas não deverá obstaculizar a crescente qualidade do seu desempenho.

■ A rede de eléctricos da STCP não estava dotada de estruturas específicas que visassem facilitar o acesso dos detentores de mobilidade reduzida.

■ Nos últimos anos, **a STCP tem realizado fortes investimentos adquirindo veículos adaptados ao transporte de pessoas detentoras de mobilidade reduzida** permanente ou temporária (cadeiras de rodas, idosos com problemas de mobilidade, clientes acidentados, *et caetera*). Todavia, ocorre que em várias situações **esses investimentos não são plenamente rentabilizados e potenciados devido às características da própria cidade**, em geral, e das paragens, em concreto.

É consabido que a cidade do Porto não se caracteriza, extraordinariamente, como facilitadora da circulação de pessoas com mobilidade reduzida.



Nesta medida, por muitos investimentos que as operadoras de transportes colectivos façam no seu material circulante, aqueles são sempre confrangidos pelas barreiras arquitectónicas à acessibilidade, como seja, a título meramente exemplificativo, passeios estreitos e de altura desnivelada que dificultam e até impossibilitam o abrir das rampas de acesso.

■ **Incrementar as interfaces da área metropolitana do Porto é factor crítico de sucesso para o seu sistema de mobilidade.**

Estando o serviço de transportes colectivos do Porto estruturado de forma articulada entre as várias empresas operadoras e respectivos modos de transporte, a existência de boas interfaces que satisfaçam em termos de eficácia, segurança, informação e conforto permitiria melhores transferências de passageiros, nomeadamente entre carreiras da STCP, as quais, com a implementação da Nova Rede, são de extensão menor, o que para alguns clientes se traduziu num maior número de transbordos.

■ **Aumentar o número de parqueamentos fora da cidade com satisfatórias ligações à rede de transportes públicos de passageiros** em locais de afluência considerável e acessíveis, também se traduziria num forte impulso à utilização dos transportes colectivos em detrimento dos individuais.

9.2. Conforto

Práticas a realçar

■ **Toda a rede da STCP**, a rede do Metro do Porto, S. A, a rede da CP Porto e 5 linhas de operadores rodoviários privados **constituíam**, na **área metropolitana do Porto**, um **sistema de intermodalidade, orientado para o cliente, que era pioneiro no país e com características reconhecidas, internacionalmente, como boa prática.**

Nesta região, era oferecido um zonamento, tarifário e bilhética comuns, o que se traduzia em maior comodidade para os clientes de transportes colectivos que podiam, com um único bilhete e ao mesmo custo, durante um determinado tempo limite para realizar a viagem, escolher o modo de transporte, o trajecto e o número de transbordos que mais lhes convinham.

Aliás, é justo afirmar que no Grande Porto já tinha sido iniciada a concretização de uma das medidas pilares para a implementação de um eficaz sistema de mobilidade urbana com vista ao aumento da quota de mercado do transporte colectivo e, conseqüentemente, à melhoria da qualidade de vida nas cidades.

■ **A totalidade da frota de autocarros da STCP possuía painéis electrónicos de informação audiovisual com a indicação sobre a próxima paragem.**

Dentro dos autocarros, os passageiros eram informados do nome da próxima paragem, simultaneamente, pelo visionamento do painel electrónico e por auscultação do aviso sonoro.

Essa informação, para além de constituir um elemento de conforto para a generalidade dos passageiros, é, sobretudo, relevante para invisuais e amblíopes e deficientes auditivos, sendo um forte contributo para a respectiva integração, traduzindo-se, também, num benefício acrescido junto dos visitantes da cidade.

Importa, no entanto, notar que **o sistema audiovisual não funcionava em determinadas zonas da rede e que, no que respeitava à informação áudio, frequentemente, ou não funcionava, ou era quase inaudível.**

Prática

■ **A STCP era, em 2007, a empresa pública de transportes rodoviários com a frota de autocarros mais jovem do país.**

Naquela data, consequência da política de renovação, a frota de autocarros da STCP tinha uma idade média de 6,7 anos, o que, associado ao facto de 52% da mesma mover-se a gás natural, permitia melhorar o desempenho energético e ambiental e acrescentar, significativamente, conforto aos seus passageiros.

Como acréscimo de conforto destaca-se, a título meramente exemplificativo:

- Grande *disply* exterior com indicação do destino e número da carreira.
- Informação audiovisual sobre a próxima paragem.
- Piso rebaixado que tornava mais cómodas e seguras as entradas e saídas dos veículos, nomeadamente de crianças e de pessoas com dificuldades de mobilidade.
- Redução do nível de ruído exterior e interior dos autocarros.



- Sistema de travagem anti-derrapagem e anti-patinação, travões de disco e controlo electrónico da suspensão, o que acresce segurança e permite uma condução mais suave, logo mais cómoda para os passageiros, sobretudo aqueles que viajam de pé.
- 70% da frota da STCP estava dotada, em 2007, de ar condicionado.

■ A **Rede de Vendas de títulos de transporte** da STCP, dispersa por seis concelhos, **era vasta e abundante**, sendo este o aspecto qualitativo do serviço prestado pela Empresa que os seus clientes mais reconheciam.

Na rede STCP, os tarifários monomodais e intermodais eram, indiscriminadamente, vendidos em todas as estruturas de venda das empresas públicas de transporte que integram o sistema de intermodalidade e do TIP, ACE (que gere o sistema de bilhética e tarifário comum), a saber:

- 4 Postos de Atendimento STCP;
- 5 Bilheteiras CP;
- 89 Estações de Correios;
- 11 Lojas Andante;
- 452 Agentes Payshop;
- 173 Máquinas de Venda Automática da Metro do Porto, S. A.

■ O processo de Perdidos e Achados é tratado com gravidade pela STCP, sendo a relação com o cliente centralizada na Linha Azul da STCP ou em qualquer dos seus quatro Postos de Atendimento.

■ A STCP **promove, facilitando, a comunicação com os seus clientes**, sendo que qualquer meio de contacto é admissível e acolhido por esta para receber Reclamações e Sugestões, tendo-se, isso sim, centralizado o tratamento que é dado às mesmas. Destacam-se de entre os meios possíveis para contactar a Empresa:

- Presencialmente, telefonicamente ou por correio, normal ou electrónico, na sede da Empresa.
- Telefonicamente para a Linha Azul da STCP.
- Presencialmente nos Postos de Atendimento.
- Presencialmente ou por correio, normal ou electrónico, para o Provedor do Cliente.
- Por escrito no Livro de Reclamações (livro vermelho).

■ A STCP dispõe de Livro de Reclamações disponível em todos os Postos de Venda, nomeadamente nas Lojas Andante do TIP, ACE. As reclamações apresentadas neste livro são, obrigatoriamente, encaminhadas para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., acompanhadas pelas observações da Empresa, o que obriga a uma atitude sempre pró-activa por parte desta.

■ Em 2007, as principais reclamações dos clientes da STCP referiam-se, por ordem decrescente:

- à disfunção operacional (24%);
- à alteração da oferta (22%);
- ao Pessoal e segurança (20%);
- aos Títulos de Transporte (14%)

■ São frequentes, por parte dos clientes da STCP, referências a **algumas debilidades no que diz respeito à cordialidade dos motoristas**, aspecto também reconhecido pelo Provedor do Cliente.

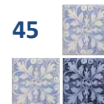
Todavia, é justo **ressalvar a função exigente que recai sobre o pessoal tripulante da STCP, pois ao serem o «rosto» mais visível da Empresa, suportam a sua imagem e todas as reclamações imediatas dos clientes, com razão ou sem ela.**

Tendo, ainda, de acumular várias funções de elevada responsabilidade, como confirmar a validação dos bilhetes, zelar pela ordem e tranquilidade no interior dos veículos, conduzir com segurança, proceder às paragens solicitadas e atender às permanentes solicitações dos clientes, todos diferentes, e todos a exigir um tratamento singular.

A melhorar

■ Os Abrigos localizados junto das Paragens da STCP pertencem às autarquias onde se situam e são explorados por empresas privadas por concessão daquelas. A STCP só é responsável pela manutenção da qualidade informativa sobre o serviço que presta.

Muito beneficiariam os clientes da Empresa se, na escolha desse mobiliário urbano, a Empresa tivesse uma intervenção mais activa, já **que é perceptível que se encontravam na cidade vários abrigos que necessitavam de modernização, proporcionando maior conforto aos clientes, e não constituindo barreiras à circulação a pé na cidade.**



9.3. Acessibilidade Informativa

Práticas a realçar

■ A STCP implementou o **Projecto SPIN** que consiste num sistema **que produz, automaticamente, a informação necessária e apropriada para as paragens da sua rede: horários, espinhas, zonamento dos tarifários e mapas esquemáticos de percursos a partir de cada paragem**. Realça-se que estes últimos mapas se traduzem numa notável vantagem competitiva da STCP, pois permitem uma apreensão muito fácil e rápida da carreira a usar para o percurso pretendido.

■ A STCP possuía um **sítio na Internet que continha informação útil** sobre a Empresa e os seus serviços. Dessa, destaca-se:

→ Itinerarium que é a ferramenta de planeamento de percursos intermodais relevante que abrange o serviço prestado por todos os operadores de transporte urbano que, para além dos percursos, calcula o custo e o tempo de viagem.

→ Indicação dos Percursos de todas as carreiras.

→ Apresentação dos Tarifários em vigor e das condições de utilização dos títulos.

→ Localização de todos os locais que integram a Rede de Vendas.

→ *E-mail* para apresentação de Comentários directamente para a Empresa.

→ Informação sobre a Alteração a Serviços que se revela sobretudo relevante por informar sobre as alterações da oferta, nomeadamente as decorrentes de obras nas vias e eventos que obrigam a alterações nos percursos pré-definidos.

→ Contacto da Linha Azul.

→ Contacto com o Provedor.

■ A STCP proporciona, igualmente, o serviço **“SMSBus”** que informa, em tempo real, os clientes, através de mensagens de texto para o telemóvel, quando solicitado, sobre o destino e hora de passagem dos próximos veículos de cada uma das carreiras que ali efectua paragem. Este serviço encontra-se adequadamente explicado e suficientemente legível nas paragens da STCP.

■ A formação dada aos trabalhadores da área de vendas e da Linha Azul permitiu melhorar as competências comportamentais daqueles que estão em contacto privilegiado com os clientes.

Prática

■ **No final de 2008, estavam, nas paragens da STCP, implementados 22 painéis de informação ao público (PIP) associados ao Sistema de Ajuda à Exploração e Informação aos Passageiros (SAEIP)** que indicava, em tempo real, o tempo de espera para a passagem do próximo veículo da carreira.

Tal sistema, quando não ocorrem imprevistos na circulação, possibilita um extraordinário acréscimo de qualidade ao serviço prestado, não só porque essa informação poderá reduzir o tempo psicológico da espera, mas, sobretudo, ser um contributo importante para a decisão sobre a necessidade de encontrar um transporte alternativo para encurtar o tempo de viagem.

■ As paragens eram rapidamente reconhecidas e encontravam-se adequadamente identificadas com o número das carreiras, e respectiva cor da zona de destino.

Os abrigos tinham afixado, regra geral, informação necessária, destacando-se:

→ Diagrama de Rede.

→ Folheto com percurso e horários das carreiras que nele fazem paragem.

Dos quais consta a indicação das paragens onde há interface com os outros modos de transporte e o zonamento STCP e Andante. Os horários muitas vezes são substituídos ou conjugados com frequências.

■ A STCP tinha meios disseminados que permitiam o apoio aos clientes através dos seus quatro Postos de Atendimento, das onze Lojas Andante e, ainda, da Linha Azul da STCP.

Quer os Postos de Atendimento, quer as Lojas Andante, trabalhavam em horário alargado, também aos sábados, e era possível obter, em suporte papel, informação variada e completa sobre percursos, horários e tarifários.

Nos Posto de Atendimento da STCP, os trabalhadores encontravam-se devidamente identificados e fardados.



A melhorar

- Em dois dos seus Postos de Atendimento e na Linha Azul STCP prestavam serviço trabalhadores temporários contratados pelo TIP, ACE.

Aliás, essa era a prática seguida pelo TIP, ACE que, igualmente, recrutou trabalhadores temporários para as suas Lojas Andante e Linha Andante.

Os Contratos de Utilização de Trabalho Temporário são regulados pela Lei 19/2007, de 22 de Maio, e a sua admissibilidade tem que integrar uma das situações previstas no seu artigo 18.º, não podendo ter duração superior a dois anos (art. 21.º), sendo, ainda, proibida a sucessão de trabalhadores temporários para o mesmo posto de trabalho, quando atingida a duração máxima do contrato de utilização (art. 24.º).

Ora, uma vez que tudo apontava para a continuidade de tais postos de trabalho, e os mesmos não resultavam de nenhuma situação extraordinária, **considera-se que a manutenção da utilização deste tipo de contratos, menos vantajosos para os trabalhadores, não só não é admissível, face àquela Lei, como não é conducente com a postura que se espera de empresas do Sector Empresarial do Estado.**

Ademais, o trabalho temporário não é facilitador da identificação desses trabalhadores com os interesses da Empresa, o que poderá prejudicar a qualidade da comunicação com os respectivos clientes e não rentabilizar, no longo prazo, os investimentos efectuados na formação daqueles.

- A STCP não possui informação em Braille.
- No sítio da Internet da STCP não estava disponível informação sobre os zonamentos STCP e Andante, nem os horários e frequências por carreira, apenas proporcionando essa informação caso se acesse ao simulador de percursos Itinerarium.

9.4. Acessibilidade a Preços e Tarifários

Prática

- O zonamento tarifário monomodal da STCP integrava 5 zonas tarifárias, apresentando-se mais razoável do que o zonamento tarifário intermodal Andante com 46 zonas.

- As percentagens de aumento médio dos **tarifários** ao transporte de serviço público **são fixadas pelo Governo**, através da Secretaria de Estado dos Transportes:

- Por portaria, as normas tarifárias que deverão ser observadas na determinação e aprovação dos preços;
- Por despacho, as percentagens de aumento médio a aplicar em cada revisão tarifária.

Os Governos, no âmbito das suas competências tarifárias, e de acordo com as respectivas políticas sociais, **impõem a prática de tarifários reduzidos** para determinados grupos de pessoas que na STCP se traduziram nos descontos seguintes.

DESCONTOS EM VIGOR NOS TARIFÁRIOS DA STCP

	Tarifário Monomodal STCP	Tarifário Intermodal Andante
Assinatura Mensal 3ª Idade, Reformados e Pensionistas	51 a 54%	47%
Menores de 13 anos	25% a 32%	25%
Estudantes	29%	
Passe 4_18	50%	50%

De notar que o tarifário social tem um peso significativo para a STCP, já que representava, em 2007, **22% da receita total** e que **os descontos aos tarifários sociais são maiores no tarifário monomodal.**

- **Assinaturas clientes com idade igual ou superior a 65 anos, reformados e pensionistas.**

Assinaturas de 30 dias que variam entre os 47% e os 54% de desconto. Aplicável apenas aos reformados ou pensionistas, cujo rendimento do agregado familiar seja igual ou inferior ao salário mínimo nacional.

- **Assinatura Estudantes**

Assinaturas de 30 dias para clientes que façam prova de estarem matriculados em cursos reconhecidos oficialmente em qualquer grau de ensino.

- **Passe 4_18 para estudantes do ensino não superior entre os 4 e os 18 anos, inclusive.**

Título mensal com desconto de 50% para os percursos ou áreas geográficas entre a residência e o estabelecimento de ensino que não beneficiem de transporte escolar assegurado pelas Autarquias Locais.



De realçar que estudantes com 17 ou 18 anos, que já estejam a frequentar o ensino superior, não beneficiam deste desconto, sendo negativamente discriminados.

- Para além do Agente Único, existiam **seis cartões em utilização na STCP** de suporte ao seu tarifário global, todos eles adaptados para a tecnologia sem contacto.

SUPORTES AOS TÍTULOS TARIFÁRIOS EM VIGOR NA STCP

Monomodal	Agente Único
	Cartão STCP (títulos ocasionais STCP)
Intermodal	Cartão Assinaturas (monomodal STCP e intermodal)
	Cartão Andante Azul (títulos ocasionais intermodal)
	Cartão 4_18
	Andante Tour 1 (24 horas)
	Andante Tour 3 (72 horas)

A melhorar

- Na STCP estavam em vigor, em 2008, 119 tarifários diferentes: 23 monomodais STCP, 6 combinados e 90 intermodais (Andante).

Ora, se a integração da rede STCP no sistema intermodal da AMP trouxe vantagens acrescidas à mobilidade na região e, a não negligenciar, à economia aos dinheiros públicos porque a articulação entre operadores públicos esbateu redundâncias da oferta, também é certo que, ao não se ter conseguido implementar um zonamento tarifário simples, essa integração redundou numa excessiva diversificação da oferta tarifária que, se bem que permitia uma adequação mais fina às necessidades dos clientes, tornou mais complexa a oferta tarifária da STCP.

- Do ponto de vista da STCP, **coexistem dois zonamentos diferentes: o zonamento Andante (bilhética intermodal Andante) e o zonamento STCP (bilhética monomodal STCP).**

Esta situação decorre do facto de, embora a STCP tenha integrado o sistema de intermodalidade da AMP, manteve em vigor, simultaneamente, o seu tarifário e zonamento próprios.

Aliás, com excepção do Metro do Porto, S. A, todos os restantes operadores aderentes àquele sistema (STCP, CP e cinco operadores privados) mantinham os seus tarifários próprios e tarifários combinados.

Concretamente, a STCP conservava os tarifários **monomodal (STCP), combinado (com a CP e operadores privados) e intermodal (Andante).**

Conclui-se, assim, que **o sistema intermodal da AMP não é ainda, à excepção da Metro do Porto, SA, hegemónico, nem mesmo no que respeita às empresas públicas envolvidas.**

Todavia, se, por um lado, a manutenção, nomeadamente por parte da STCP, dos tarifários e zonamentos próprios não promove a intermodalidade e, conseqüentemente, coíbe a implementação do sistema de mobilidade; por outro lado, tal permite praticar tarifários menores.

- **O zonamento Andante excessivamente complexo e fragmentado é, reconhecidamente pelos operadores envolvidos e clientes, o ponto mais fraco do sistema de intermodalidade do AMP.**

Essa complexidade resultou, mormente, da vontade de integrar o maior número de operadores privados, o que implicou que, para satisfazer os respectivos interesses económicos, se passasse de 24 para 46 zonas.

Em consequência, a **zona tarifária intermodal Andante era:**

- **de difícil compreensão e apreensão para os clientes, mas também para os Agentes Payshop, que integravam a rede de vendas Andante, o que se traduziu em muitos erros nos tarifários adquiridos;**
- **promotor de infracções, já que não era difícil que os clientes, por desconhecimento, ficassem em situação irregular devido a tarifários errados;**
- **uma verdadeira barreira à entrada no sistema;**
- **um insucesso ao objectivo de simplificação tarifária.**

■ O Agente Único, adquirido ao tripulante do veículo, só é válido na viatura onde for adquirido e caso o passageiro mude de carreira, ainda que num curto lapso de tempo e dentro da rede da STCP, terá de adquirir um novo título de transporte.

Já os títulos ocasionais do tarifário intermodal (Andante) eram válidos por 1 hora ou mais, dependendo do zonamento tarifário.



▪ **Os equipamentos electrónicos (validadores), que permitem que se proceda à validação dos títulos de transporte, apresentavam, intermitentemente, deficiências de funcionamento.** Era, aliás, regular que fosse necessário insistir várias vezes para se conseguir uma validação. Sucedendo, mesmo, a impossibilidade de validação, apesar das boas condições dos cartões e do carregamento com o tarifário adequado.

Ora, esta é uma situação que implica enormes transtornos e até prejuízos para os passageiros, uma vez que não é autorizada a realização de viagens sem aquisição do Agente único ou validação do título de transporte. O que significa que se os validadores não procederem à respectiva validação, o cliente terá, por imposição legal, ou de abandonar o veículo ou de adquirir um Agente Único (título adquirido a bordo), facto mais penalizante para os detentores de assinaturas mensais, já que legalmente de nada servirá fazerem prova do respectivo carregamento com o tarifário adequado.

▪ **Os descontos e graduação no valor mínimo quando do pagamento voluntário da coima decorrente da falta de título de transporte válido, não favorecem a apresentação da defesa dos clientes,** o que os penaliza e deteriora a imagem das operadoras de transporte colectivo de passageiros.

A Lei 28/2006, de 4 de Julho – Regime Sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matérias de transportes colectivos de passageiros, prevê, no seu art. 7º, que a falta de título de transporte válido é punível com coima que varia entre 100 e 150 vezes o montante em vigor para o bilhete de menor valor, no caso da STCP, o Agente Único (que custava, em 2009, 1,45 euros).

Prevê, ainda, o pagamento voluntário nas seguintes situações:

▪ Quando há lugar ao pagamento «(...) imediatamente ao agente de fiscalização ou, no prazo de cinco dias úteis a contar da notificação (...), nas instalações da empresa exploradora do serviço de transporte em questão (...)». Sendo nesta situação liquidada a coima pelo valor mínimo reduzido em 20%. (N.º 1 do art. 9º da Lei 28/2006, de 4-07.)

▪ Quando o arguido, decorrido aquele prazo, proceda ao pagamento da coima no prazo de 20 dias úteis a contar da notificação da Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (DGTT). Também neste caso será a coima liquidada pelo valor mínimo. (N.º 3 do art. 9º da Lei 28/2006, de 4-07.)

O pagamento voluntário da coima determina o arquivamento do processo.

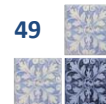
Só é instado o infractor a apresentar a sua defesa, por escrito e com indicação de testemunhas ou meios de prova, caso não haja lugar ao pagamento voluntário da coima e apenas depois de notificado pela DGTT.

Ora, resulta da prática que existem situações em que, reconhecidamente, não deveria ser imputado ao passageiro a responsabilidade pela não validação dos títulos, como por exemplo o mau funcionamento dos validadores, a degradação dos títulos, ou situações onde é possível provar, com relativa facilidade, através da análise à base de dados sobre as validações efectuadas que tal resultou de uma situação perfeitamente excepcional e fortuita, mas que o cliente, muito provavelmente, vai optar pelo pagamento voluntário da coima para poder beneficiar do desconto.

Seria mais defensor do cliente se o mesmo pudesse apresentar a sua defesa directamente à empresa transportadora e que a mesma tivesse competência para graduar a multa, e até arquivá-la, nos casos em que se prova que não houve culpa ou intenção por parte do cliente. Todavia, essa competência não se encontra prevista naquele diploma legal.

▪ **Aquele Regime Sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matérias de transportes colectivos de passageiros em vigor trata de igual modo o infractor não intencional, o infractor intencional e o infractor reincidente.**

Efectivamente, aquele regime sancionatório impele para o pagamento voluntário, logo para o pagamento mínimo da coima, todas as situações de título de transporte não válido qualquer que seja a gravidade e a intenção associadas. Mas, efectivamente, são várias as situações que podem ocorrer e que mereceriam, naturalmente, também uma coima diferenciada, porque tratar por igual situações diferentes tem fortes probabilidade de



provocar acentuada sensação de injustiça nos clientes. A título de exemplo, espelham-se, sucintamente, as situações seguintes.

→ O infractor não intencional que, por exemplo, tem um passe, mas não o validou, é punido com igual coima que o infractor intencional, quando aquela falta de validação não acarreta qualquer vantagem económica para o passageiro porque já havia, previamente, pago a sua assinatura e, desse modo, assegurando um verdadeiro “adiantamento” para a empresa.

→ O passageiro que utiliza erradamente o zonamento não lesa o operador na mesma proporção que aquele que não adquiriu qualquer título de transporte.

→ O passageiro de passe que, numa situação excepcional, não validou o seu título (facto que pode ser confirmado pela base de dados sobre validações) paga a mesma coima mínima que um infractor intencional ou reincidente.

Acresce que aquela Lei 28/2006, não prevê que não seja aplicada multa nos casos de os títulos estarem danificados, situação que ocorre com bastante frequência sobretudo nos cartões em papel, nem para as situações de mau funcionamento dos validadores, os quais, como bem sabem os clientes de transportes públicos, ocorre ocasionalmente.

■ **O Regime Sancionatório aplicável às transgressões ocorridas em matérias de transportes colectivos de passageiros em vigor, Lei 28/2006, de 4 de Julho, prevê a possibilidade de apreensão, nomeadamente dos passes e dos títulos carregados previamente com viagens.**

De facto, o n.º 5 do art. 7º daquela Lei prevê a possibilidade de serem apreendidos, pelos agentes de fiscalização, os títulos de transporte que não foram validados. Ora, esta situação é francamente penosa para os clientes das operadoras nas seguintes situações:

→ No caso das assinaturas mensais. Se, por um lado, a não validação não traz qualquer vantagem ao passageiro uma vez que já pagou previamente essa assinatura; por outro lado, desprovê-lo do título de transporte obriga-o, caso pretenda continuar a utilizar os transportes colectivos de transporte público, a adquirir uma nova assinatura e respectivo cartão de suporte, o que se revela, manifestamente, economicamente penoso para o cliente.

→ No caso dos títulos carregados com viagens. Desprover o passageiro desse título é impossibilitá-lo de usar o dinheiro, que já gastou, noutras viagens, o que também não parece aceitável.

■ Ainda que os passageiros sejam clientes da intermodalidade, como as coimas são graduadas em função do título de menor valor, **a coima é sempre mais cara para os passageiros da STCP**, cujo Agente Único custava, em 2008, 1,45 euros, **do que para os passageiros do metro ligeiro**, onde o bilhete mais barato custava, em 2008, 0,95 cêntimos, penalizando, nessa medida, os clientes da STCP.

9.5. Segurança e Higiene

Prática a realçar

■ **Os veículos da STCP apresentavam-se satisfatoriamente limpos no interior e no exterior.**

Toda a frota da STCP estava sujeita a limpeza diária (varridos, pó limpo e aspirados), em dias alternados eram lavados no exterior e bimestralmente era realizada uma limpeza geral, mais cuidada, no interior e no exterior dos mesmos. Trimestralmente, ou sempre que necessário, procedia-se à desinfestação dos veículos.

Existiam, ainda, procedimentos e flexibilidade para fazer face a situações imprevistas

■ **Em 2007, toda a frota de autocarros da STCP estava equipada com videovigilância.**

O sistema de videovigilância facultava a gravação contínua de imagens a cor, em suporte magnético. Quando necessário era possível a transmissão de imagens, em tempo real, para o Departamento de Operações, quando accionado pelo motorista o dispositivo de emergência existente nos veículos.

No tratamento dessas imagens era respeitada a Lei de Protecção de Dados Pessoais, sendo aquelas apenas cedidas às Autoridades Judiciais e de Investigação Criminal, mediante requisição.

A videovigilância redundava em segurança acrescida para passageiros e pessoal tripulante, pois, para além de auxiliar nas investigações criminais, é também um forte elemento de dissuasão da delinquência e do vandalismo.



Pese embora todos os autocarros tivessem videovigilância e formalmente estivesse identificado um baixo nível de sinistralidade dentro dos mesmos, a Segurança contra o crime é dos itens que mereceu menor satisfação, aquando da realização do **Inquérito de Satisfação do Cliente** referente a 2007. Situação que, provavelmente, teria muito que ver com percepção de insegurança sentida por alguns utilizadores.

NÚMERO DE INCIDENTES

	2006	2007
Assaltos a motoristas	2	1
Agressões a motoristas	47	36
Assaltos e Incidentes a Clientes	34	47

Práticas

- A STCP tinha contratualizados dois seguros para protecção dos seus 111 milhões de passageiros, contados, em 2008.
 - Responsabilidade Civil Automóvel (danos causados a terceiros pelos veículos). O capital segurado era de 50 milhões de euros.
 - Seguro de Responsabilidade Civil Geral de Exploração (danos corporais materiais e imateriais causados a terceiros durante o exercício da actividade). O capital segurado era de 5 milhões.

Tais seguros custaram, em 2007, à Empresa 489 milhares de euros.

- Eram efectuados com regularidade e aleatoriamente Testes de Alcoolemia ao pessoal tripulante da STCP.
- O pessoal tripulante da STCP apresentava-se adequadamente fardado.
- Toda a frota da STCP tinha um dispositivo de emergência que permitia, através do accionamento de um alarme, a imediata localização do veículo pelo Centro de Controlo. Nessas circunstâncias, o som interior dos veículos ficava, igualmente, aberto e em paralelo era activado o sistema videovigilância, permitindo um acompanhamento visual e auditivo por parte do Centro de Controlo do que se passa na viatura e accionar as medidas necessárias, nomeadamente junto das autoridades de segurança pública.

A melhorar

- Os eléctricos da STCP não tinham videovigilância.

9.6. Protecção dos Utilizadores

Práticas a realçar

- **O Provedor do Cliente da STCP assumia uma postura sadiamente consonante com o que é expectável de um órgão independente que zela pelos interesses e direitos, legalmente protegidos, dos clientes.**

Aquele órgão dispunha de estatuto próprio e, na sequência do tratamento das sugestões e reclamações recebidas, emitia pareceres e recomendações ao Conselho de Administração da Empresa tendentes a melhorar a qualidade do serviço prestado. Seria, ainda, interessante que, atendendo ao princípio da transparência, tais recomendações, quando genéricas, fossem publicadas na página da Internet da Provedoria.

Acresce que **a Provedoria estava localizada numa zona central da cidade do Porto, portanto acessível à generalidade dos clientes** e a STCP divulgava, abundantemente, o respectivo contacto.

Aliás, dado que a rede STCP estava integrada no sistema de intermodalidade, que o Metro do Porto, S. A. não tinha, em 2008, Provedor do Cliente, considera-se que não seria displicente que o Provedor do Cliente da STCP fosse potenciado, evoluindo para provedor da generalidade dos clientes daquele sistema.

- A STCP efectuava, anualmente, um **Inquérito de Satisfação do Cliente**, de acordo com o modelo European Consumer Satisfaction Índex, que lhe permite auscultar, de forma estruturada, a avaliação que os clientes fazem da forma como evolui a sua prestação do serviço público.

Práticas

- A STCP mantém relações regulares de proximidade com as Autarquias Locais e outras entidades públicas, bem como com grupos representativos de clientes.



A Empresa tem uma postura de flexibilidade face às sugestões e reclamações recebidas dos seus clientes e seus representantes, como provam as alterações de linhas que tem executado, ainda que não estivessem previstas no plano original da Nova Rede.

- O pessoal tripulante preenche ao fim do dia a “Nota de Avarias” onde podem expor, nomeadamente, reclamações por parte dos clientes que tenha a ver com o equipamento. Desta forma, a STCP obtém formalmente *feedback* diário das condições em que o material circulante está ao serviço. Todavia, outras reclamações dos clientes já têm de ser formalizadas nos locais instituídos: Provedoria do Cliente, Postos de Atendimento, sitio da Internet da STCP e Atendimento Telefónico.

- Os Clientes da STCP não têm qualquer participação instituída no processo decisório da Empresa ao nível da definição dos serviços, tarifários e formas de pagamento.

- Todas as reclamações dos Clientes da STCP são centralizadas no Gabinete de Comunicação e Relações Institucionais, são sujeitas a um tratamento interno regulamentado, do qual é dado conhecimento ao Conselho de Administração, e a todos os reclamantes é dada uma resposta formal.

- A STCP tem planos de contingência para a definição de serviços mínimos em situação de greve e para dificuldades no abastecimento de diesel.

A melhorar

- Os direitos e as obrigações dos clientes da STCP não estão sistematizados e agregados num único documento à disposição dos interessados. Existe informação sobre as condições de utilização dos títulos de viagem (títulos STCP e Andante), informação importante, mas que não abrange todas as obrigações e direitos dos clientes.

- Na STCP não existem sistematizados mecanismos para a resolução de conflitos. E, pese embora a Empresa indique que as questões de conflito são tratadas casuisticamente com os clientes, facto é que o indicador “Tratamento de Reclamações” é dos que mais insatisfação provoca nos seus clientes.

- Não estão formalizados pela STCP quaisquer mecanismos de compensação dos seus passageiros quando, por razão imputável à Empresa, o serviço público previsto não é prestado ou é-o em deficiência. E, apesar de a Empresa afirmar que as situações são tratadas casuisticamente, tal exige que haja lugar a prévia reclamação ou queixa.

A inexistência de tais mecanismos de compensação é sobretudo penalizante para os detentores de assinatura que pagam por um serviço com determinadas características, mas que caso não se concretizem ficam desprotegidos, face ao direito a eventuais compensações.



III RECOMENDAÇÃO FINAL, DESTINATÁRIOS, PUBLICIDADE E EMOLUMENTOS

10. RECOMENDAÇÃO FINAL

☞ Tendo em conta o conteúdo do presente Relatório e, em especial, as suas Recomendações, o TC entende instruir o Governo, enquanto entidade de tutela e accionista único da STCP, através dos Ministros de Estado e das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para, por si ou por quem determinar, bem como a Administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A. –, para, por escrito e no prazo de seis meses, lhe transmitir as medidas adoptadas e seu estado de desenvolvimento, acompanhadas dos competentes comprovativos, tendentes a dar seguimento às Recomendações deste Relatório formuladas pelo Tribunal de Contas. Existindo Recomendações não implementadas, no final daquele prazo, deverá o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, ou quem este determinar, bem como a Administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A. –, explicar, detalhadamente e por escrito, ao Tribunal, as razões que a isso conduziram.

11. DESTINATÁRIOS

Deste Relatório e do seu Anexo (contendo as respostas remetidas em sede de contraditório) são remetidos exemplares:

- À Presidência da República.
- 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.

- Ao Governo e especificamente ao:
 - Primeiro-Ministro;
 - Ministro de Estado e das Finanças;
 - Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.
- Ao Conselho de Administração da STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A.
- 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.

12. PUBLICIDADE

Este relatório e o seu anexo, contendo as respostas enviadas em sede de contraditório, será inserido no sítio do TC na Internet e divulgado pelos diversos meios de Comunicação Social, após a sua entrega às entidades acima enumeradas.

13. EMOLUMENTOS


Nos termos do DL 66/96, de 31 de Maio, e de acordo com os cálculos feitos pelos serviços de Apoio Técnico do Tribunal de Contas, são devidos emolumentos, pela STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, no montante de 4.291,00€ (Quatro mil, duzentos e noventa e um euros).

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 TC a determinar, ao abrigo do artigo 11.º do diploma emolumentar, o respectivo sujeito passivo.



Tribunal de Contas, em 09 de Julho de 2009

O Conselheiro Relator


(Carlos Moreno)

Os Conselheiros Adjuntos


(Manuel Henrique de Freitas Pereira)


(Raúl Jorge Correia Esteves)

Fui presente
O Procurador-Geral Adjunto


(António Cluny)



IV ANEXOS

1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela STCP, SA
2. Resposta remetida, em sede de contraditório, pelo Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
3. Resposta remetida, em sede de contraditório, Gabinete do Ministro de Estado e das Finanças





-
1. Resposta remetida, em sede de contraditório, pela STCP, SA





Conselho de Administração

Exmo. Senhor
Juiz Conselheiro Carlos Moreno
Tribunal de Contas
Avenida Barbosa du Bocage, 61
1069-045 LISBOA

*ao DA IX, ao unidade
da equipa, para consideração e
análise e eventuais propostas
para o texto final se e quando
pertinentes*

14.4.09

Porto, 9 de Abril de 2009

Assunto: Auditoria à STCP
Vossa Referência DA IX – Proc.nº 34/08 - AUDIT

Senhor Juiz Conselheiro,

Serve a presente para acusar a recepção da carta de V. Ex.ª, de 30 de Março 2009, referente ao assunto em epígrafe e para remeter alguns esclarecimentos e rectificações ao conteúdo do relatório que a acompanhou.

Como nota prévia importante apraz-nos sublinhar a profundidade de que a análise se revestiu e saudar a forma como, quer no teor das conclusões gerais quer no corpo do relatório, se encontra espelhado o esforço que a gestão e os profissionais da empresa demonstram na prossecução das suas tarefas, de forma a cumprir, com qualidade e rigor, as orientações estratégicas da Tutela para a realização dos designios e da missão da STCP – ser um operador de referência dos transportes públicos de passageiros e também o elo mais importante na cadeia de mobilidade na Área Metropolitana do Porto.

Gostaríamos igualmente de dar nota a V. Exa. do nosso apreço pela forma de trabalhar da equipa auditora, com destaque especial para as Senhoras Dra. Maria da Conceição Santos e Dra. Sofia Santos, a quem competiu o trabalho de campo junto das diversas áreas da STCP e, também, o acompanhamento e observação do serviço na rua.

Em resposta, cumpre-nos informar:

1819

3470 24 04 03 STCP

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA - Av. Fernão de Magalhães, 1862 - 13º - 4330 - 158 Porto - Portugal
Tel. 351.22.507.1000 Fax. 351.22.507.1150 e-mail. geral@stcp.pt

Contribuinte nº 500.246.457 registado com o nº 51.372 na Z. Conservatória do Registo Comercial do Porto. Capital Social 79.698.000 €



1. Página 7, ponto 4.3:

“...visíveis desadequações ao nível dos locais de rebatimento e das frequências, sobretudo em situações de maior fluxo de passageiros. De facto, o metro ligeiro registava frequências que os autocarros não conseguiam, razoavelmente acompanhar, portanto enfraquecendo o elo da distribuição e recolha de passageiros que recai. Sobretudo, sobre a STCP.”

É verdade que as frequências praticadas pelas linhas da STCP não são tão intensivas como as praticadas pela generalidade das linhas da Metro do Porto. Não é, contudo, expectável que assim seja uma vez que as características do serviço em modo ferroviário ligeiro e em modo autocarro são substancialmente diferentes. Nas linhas que fazem rebatimento com o metro, a STCP tem frequências, nas horas de ponta, que variam entre os 20 minutos e os sete minutos. O aparente desequilíbrio é afastado pelos dados obtidos dos sistemas de monitorização da ocupação das linhas que revelam uma adequação normal, não parecendo exigir uma frequência diferente segundo critérios de um equilíbrio mínimo de exploração..

2. Página 7, ponto 5:

“Os transportes colectivos têm vindo, no Grande Porto, a ganhar clientes, embora de forma acanhada, mas persistente...”

Desde a introdução do novo modo de transporte - metro ligeiro - a evolução da procura total de transporte público cresceu 14% o que contrasta de forma clara com a persistente queda da procura de Transporte Público anterior e comprova a justeza da política definida para o sector nos últimos anos.

3. Página 12, ponto 26.1 e página 37, 2º parágrafo:

Esclarecer que o Subsídio de Agente único é atribuído ao pessoal tripulante que exerça funções de condução e de venda a bordo, sendo retirado sempre que essas funções deixem de ser exercidas por um período superior a seis meses.

4. Página 10, ponto 18:

Em 2007, a STCP transportou 109 milhões de passageiros.

5. Página 12, ponto 26.3 e página 38:

O complemento de baixa pago pela STCP repõe a diferença, no caso de doença, entre o subsídio de baixa atribuído pela Segurança Social e o valor da remuneração líquida teórica (+/- 76% da remuneração líquida) referente apenas ao vencimento base, diuturnidades e complementos salariais. O complemento de baixa é sujeito a IRS.



1819



No caso de baixa por acidente, a STCP paga o valor da remuneração líquida teórica referente às remunerações fixas regulares (vencimento base, diuturnidades, complementos salariais, subsídio de refeição, subsídio de chefia, Agente Único e prémio diário). Este complemento é sujeito a IRS. Dado que, até 31 de Março de 2009, a STCP era auto seguradora até ao 30º dia do acidente, só a partir de então era ressarcida, pela Seguradora, dos valores da baixa que ultrapassassem o 30º dia. Para os trabalhadores pertencentes ao AE 2007 o complemento de baixa de doença é pago considerando a remuneração de todo o período de baixa apenas para a primeira baixa no ano. Nas seguintes, apenas se complementa o período que é pago pela Segurança Social.

6. Página 17, 4º parágrafo:

Os contratos de gestão foram celebrados entre o Estado (Secretaria de Estado dos Transportes e Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças) e cada um dos membros do Conselho de Administração.

7. Página 21, 1º parágrafo:

Em 2008, os passageiros da STCP aumentaram 2%, invertendo uma série de mais de vinte anos de diminuição de procura.

8. Página 25, 2º parágrafo:

A Provisão constituída em 2003 teve como justificação fazer face aos prováveis custos das cessações do vínculo contratual resultantes do redimensionamento da STCP em resultado da entrada em exploração do metro ligeiro.

9. Página 27, 4º parágrafo:

"Tal significa que sem a compensação do Estado, por exemplo, no ano de 2007, os fundos gerados pela empresa nem chegavam para cobrir 1/3 dos seus custos operacionais, nem tão-pouco para satisfazer os seus custos com pessoal, ultrapassando estes, também nesse ano, 1,6 vezes o respectivo EBITDA."

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Proveitos Operacionais sem Subsídios / Custos Operacionais	66%	69%	68%	64%	61%	61%
Proveitos Operacionais sem Subsídios / Custos com Pessoal	121%	133%	137%	136%	132%	134%



No período de 2003 a 2008 os fundos gerados pela empresa cobrem mais de 60% dos seus custos operacionais. Em 2008, os seus proveitos operacionais cobrem 1,34 vezes os seus custos com pessoal.

10. Páginas 33 a 35 – Pessoal Tripulante:

A empresa está atenta à evolução e à renovação do seu quadro de motoristas. Esta situação deve ser analisada à luz do planeamento que deve enformar toda a linha de ação da STCP. Está em curso a segunda fase do metro do Porto que irá ter implicações muito profundas no dimensionamento da STCP, à semelhança do que aconteceu com a primeira fase. Prevê-se que as linhas da segunda fase obriguem, mais uma vez, a refazer a rede da SCTP e fazer alguns cortes na produção. Por outro lado, foram tomadas decisões, que já estão a produzir efeitos, para promover a diminuição do absentismo. Foram também decididas contratações de motoristas em trabalho parcial e a termo, para, em conjunto com a redução do absentismo, reduzir substancialmente os serviços por cobrir.

11. Página 45 – Título 4_18@escola.tp:

Não existiu prejuízo económico da decisão de implementar o título 4_18@escola.tp. Esta decisão permitiu um aumento substancial de utilizadores nesta faixa etária que compensou folgadoamente o desconto de 50% e comprovou o seu sucesso. Em 2008, foi assinado com o Estado o contrato que regula o pagamento, às empresas, das contrapartidas pelo diferencial tarifário.

12. Página 72, 4º parágrafo:

No final de 2008, a STCP tinha colocados e em pleno funcionamento 22 painéis de informação ao público.

Com os melhores cumprimentos e Considerações

Dra. Fernanda Meneses
Presidente

C/C: Secretaria de Estado dos Transportes
Secretaria de Estado do Tesouro e Finanças



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





Moreno

14-ABR-2009 16:54 DE MOPTH PARA 217932302 P.01/10
351 21 8863054



urgente

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

14.ABR.2009-002130

Exmº Senhor Juiz Conselheiro Carlos Moreno
Responsável pelo Departamento de Auditoria IX-SPE
Av. Barbosa do Bocage, 61
1069-045 Lisboa

C/ CONHECIMENTO

14.ABR.2009-002131

Exma. Senhora
Chefe do Gabinete da
Secretária de Estado dos Transportes

Procº 34/08-Audit

ASSUNTO: Auditoria à STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.
– exercício do contraditório.

Na sequência do ofício de V. Exa. n.º 4666, de 30 de Março e para os efeitos do exercício do contraditório, junto envio, depois de consultado o Gabinete da Senhora Secretária de Estado dos Transportes, as alegações referentes à Auditoria mencionada em epígrafe.

Com os melhores cumprimentos

O CHEFE DO GABINETE

Guilherme Dray

Guilherme Dray

DGTC 15/04/09 09:50

anexo ao projecto de relatório

*14.4.09
Moreno*





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

Relato de Auditoria do Tribunal de Contas

relativo à

Auditoria à STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.

OBSERVAÇÕES

No seguimento do ofício n.º 4666, de 30 de Março de 2009, com a referência Proc. N.º 34/08 – Audit, do Gabinete do Excelentíssimo Juiz Conselheiro do Tribunal de Contas, Dr. Carlos Moreno dirigido a Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, para os efeitos considerados relevantes e na satisfação do superiormente solicitado, cumpre, depois de consultado o Gabinete da Senhora Secretária de Estado dos Transportes, adiantar o seguinte:

O Relato expõe os resultados de uma auditoria operacional às empresas do Sector Empresarial do Estado que prestam serviço público de transportes urbanos, designadamente, a STCP, focalizando-se nas condições de prestação do serviço público das empresas, seu desempenho e qualidade.

Tendo em conta os dados constantes do referido Relato cumpre-nos informar o seguinte:

I – Em geral:

Muitas das observações feitas neste Relato de Auditoria do Tribunal de Contas dizem respeito à política de transportes que, nos termos constitucionais, é da responsabilidade do Governo. Como é natural, esta política é susceptível de avaliação por parte dos cidadãos e dos órgãos constitucionalmente competentes para o efeito. Não nos parece, por isso, e salvo melhor opinião, caber no âmbito das atribuições do Tribunal de Contas, enquanto tal, uma avaliação dessa política.

De qualquer forma, não deixaremos, nos pontos seguintes, de comentar também, na especialidade, as observações do Relato de Auditoria sobre a política de transportes do Governo.





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

II – Em especial:

1. Página 6, ponto 4.

“(…) o sistema de intermodalidade (…) apresentava algumas fragilidades (…) mormente por não existir uma política de mobilidade local, nem mesmo uma estratégia de desenvolvimento às empresas que integram o sistema (…)”.

Na verdade, as conclusões do relatório não espelham fielmente o resultado da auditoria realizada, como se constata pelos seguintes exemplos:

- Na página 49 refere-se que a STCP, a CP e o Metro do Porto *“implementaram em conjunto, na região do Grande Porto, um sistema de intermodalidade entre os vários operadores de transportes colectivos que assentava na mobilidade dos passageiros, e potenciais clientes, em detrimento dos interesses corporativos individuais das empresas. O contributo mais significativo para essa intermodalidade foi a constituição, em 2002, do TIP – Transportes intermodais do Porto, ACE, para o lançamento e gestão do Sistema de Tarifário e Bilhética Intermodal”*;
- Acrescenta o Relatório que *“é de louvar que aquelas empresas públicas tenham sabido compatibilizar interesses e rodear-se das competência necessárias que permitiram a respectiva integração tarifária e ainda captar operadores privados, integrando-os naquilo que poder-se-á considerar como um bom exemplo de sistema de mobilidade existente em Portugal”*;
- Refere a página 50 que *“a reestruturação a rede STCP, a Nova Rede (…) visou a optimização da sua oferta norteada, mormente, pela supressão de traços coincidentes com a rede de metro ligeiro e na complementaridade entre os diversos modos de transporte existentes”*.

2. Página 6, ponto 4.2

“Não existia uma plena complementaridade dos serviços prestados pelas empresas operadoras aderentes ao sistema, porque não havia uma política de transportes comum, nem uma gestão



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

perfeitamente articulada dos serviços que prestavam, nem mesmo entre as empresas públicas envolvidas”

Ora, bastará atentar nas considerações anteriores, para constatar mais uma contradição entre as conclusões e o corpo do relatório.

3. Página 9, ponto 16.1

“Não existem políticas concertadas que visem sustentar ou até inflectir o uso do transporte individual”

Acrescendo às considerações anteriores, importa ainda atender aos seguintes excertos do Relato:

- Na página 7 refere-se que “os transportes colectivos têm vindo, no Grande Porto, a ganhar clientes, embora de forma acanhada, mas persistente, o que significa menos transportes individuais”;
- Na mesma página refere-se que “têm sido realizados avultados investimentos na modernização e renovação do material circulante”;
- Ainda nesta página refere-se que “em 2007, o sistema intermodal tinha registado um crescimento da procura de 53% face ao ano anterior”;
- Na página 9 refere-se que “o aumento da diversificação da oferta e respectiva intermodalidade, sem acréscimo de custos para o utilizador dentro de limites horários muito razoáveis, acompanhados pelos bons desempenhos em termos de qualidade dos serviços prestados pelas empresas, logo pela STCP, têm sido potenciadores da utilização dos transportes colectivos”;
- Na página 10 refere-se que “em 2008 voltou a ganhar passageiros”;
- Na página 51 indica-se que foi implementada “uma linha de autocarros para servir, exclusivamente, o centro histórico do Porto, permitindo, assim, contribuir para a integração social dos mais idosos e menos favorecidos”;
- Na página 53 refere-se que “a renovação da frota teve notórios impactos positivos, nomeadamente ao nível da idade média da frota, redução dos consumos de energia e de emissões de dióxido de carbono e crescente oferta e de melhores acessibilidades”;
- Na página 58 destaca-se que “a STCP tinha, desde Dezembro de 2008, o seu Sistema de Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança e Saúde no Trabalho, certificado.”;





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Na página 61 refere-se que a STCP proporcionava aos clientes *“um serviço de mobilidade que se traduzia em deslocações mais rápidas e mais económicas”*;
- Na mesma página salienta-se que *“a STCP proporcionava um excelso contributo à constituição daquele sistema de intermodalidade”*;
- Na página 65 refere-se que *“são exteriores à empresa os desvios associados às condições de circulação”*;
- Na página 67 refere-se que a STCP faz parte de *“um sistema de intermodalidade, orientado para o cliente, que era pioneiro no país e com características reconhecidas, internacionalmente, como boa prática”*;
- Na página 69 refere-se que a *“rede de vendas de títulos de transporte da STCP é vasta e abundante”* sendo um aspecto qualitativo reconhecido;
- Na mesma página refere que a *“STCP promove, facilitando, a comunicação com os seus clientes.”*
- Na página 79 realça-se que *“os veículos da STCP apresentavam-se satisfatoriamente limpos no interior e no exterior”* e que toda a frota *“estava equipada com videovigilância”*.

4. Páginas 12 e 13, pontos 24 e 28

“O Estado transferiu parte do ónus da sua política tarifária social (...) nomeadamente para a STCP (...), o que acentua a sua situação deficitária.

O Estado (...) tem vindo, ao longo dos anos, a impor à STCP a prestação do serviço público, com (...) a prática de tarifários abaixo dos necessários ao interesse económico da empresa.”

No nosso entendimento mais uma vez a afirmação peca por contradição com o que é depois referido ao longo do Relato.

Salvo melhor entendimento, a utilização dos recursos financeiros do Estado não deverá ser medida numa óptica restritiva de retorno económico-financeiro, mas sim numa óptica mais abrangente de satisfação do interesse público.

Quer isto dizer que, quando se analisa o sucesso da política de investimentos numa empresa do sector empresarial do Estado como a STCP deve-se ter em conta não só o número de passageiros “conquistados” e aqui é preciso considerar as expansões do Metropolitano em áreas



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

de influência da STCP, mas também, os ganhos de eficiência ambiental, melhor qualidade do serviço oferecido – ar condicionado, rampas de acesso, sistemas de bilhética, sistemas de informação ao público (sms e painéis de informação nas paragens) só possíveis através de investimentos.

Por outro lado, deve ter-se ainda em conta o importante contributo da STCP em termos de mobilidade que, como é sabido, é um factor decisivo para o aumento da competitividade de toda região metropolitana do Porto, tal como é reconhecido neste relatório. Pelo que o Estado através das indemnizações compensatórias atribuídas à empresa assume o seu papel promovendo a mobilidade através de práticas tarifárias sociais.

No que se refere ao aspecto financeiro e organizacional, o Relato refere diversas medidas que são salientadas:

- Na página 11 refere-se que “a falta de objectivos de gestão determinados aos sucessivos conselhos de administração” é um “procedimento finalmente contrariado neste mandato”;
- Na página 12 refere-se que a STCP, em 2007, “*contratualizou um novo Acordo de Empresa que reflectia uma evolução positiva face aos anteriores*”;
- Na página 22 refere-se que “*a empresa tem mostrado empenho em não aumentar os seus custos operacionais*”;
- Na página 28 refere-se “*ainda assim, uma nota para fazer referência ao facto de a STCP ter recuperado procura em 2008, traduzida num crescimento de 2 milhões de passageiros (...) o que poderá ter impacto na recuperação do défice operacional da empresa, consequentemente, na melhoria do seu EBITDA*”;
- Na página 33 refere-se que “*redimensionar os recursos humanos foi, inegavelmente, a decisão acertada com vista à utilização eficiente dos recursos da empresa, com duas imediatas consequência positivas: o aumento da produtividade e a redução da competente mais pesada da estrutura de custos da empresa*”;
- Na página 55 refere que “*a STCP adoptou tecnologia Bilhética sem contacto*”, que *lhe aportou várias vantagens, entre elas a contagem real do volume de passageiros que utilizam os seus serviços*”, o que se apresenta vantajoso, quanto à repartição da receita em função da utilização;





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Na página 57 refere-se que a “STCP dispõe dos indicadores necessários para efectuar um acompanhamento e uma avaliação fina do serviço público prestado”;
- Na página 63 refere-se que a STCP está “progressivamente mais centrada no cliente” adequando-se “como é razoável, às suas próprias restrições económicas e financeiras.”

5. Páginas 7 e 8- pontos 7 e 9

“O Estado (...) não tinha contratualizados com a STCP, até Setembro de 2008, nem com as restantes empresas, as respectivas obrigações de serviço público, nem as características mínimas que devem ser satisfeitas quanto à Universalidade e Continuidade, Conforto e Higiene e Protecção dos utilizadores.”

“As concessões das carreiras (...) são concedidas ao abrigo do Regulamento do Transporte em Automóvel (...) o qual se encontra acentuadamente desadequado (...)”

Antes de mais, na página 47 refere-se que *“não obstante o Estado nunca ter, formalmente, definido as características das obrigações de serviço público de transportes colectivos urbanos que devem ser prestados na cidade do Porto, facto é que a STCP tem vindo a satisfazer esse serviço de interesse geral com desempenhos cada vez mais satisfatórios em termos de qualidade, do qual os seus utilizadores são relevante testemunho.”*

Por outro lado, acrescenta-se que, em matéria de contratualização, o Governo tem vindo a dar importantes passos no sentido de instituir um modelo, através das seguintes medidas legislativas:

- 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 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 públicas dos Estados membros e as empresas públicas;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- 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;
- Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto, que estabelece o regime jurídico aplicável à atribuição de subvenções públicas;
- Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro, que cria o novo modelo das Autoridades Metropolitanas de Transporte, o que é um passo decisivo para definir políticas concertadas em matéria de mobilidade nas duas principais áreas metropolitanas do País.

No novo modelo, as Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT), pessoas colectivas públicas de composição “mista” - Administração Central e Administração Local - são as autoridades organizadoras de transportes no âmbito dos sistemas de transportes urbanos e locais das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, possuindo atribuições em matérias de planeamento, organização, operação, financiamento e fiscalização, divulgação e desenvolvimento do transporte público de passageiros, concentrando competências actualmente dispersas por diversos organismos da Administração Central e Local.

Às AMT competirá, em especial:

- Assegurar a contratualização gradual e progressiva do serviço público de transportes nas áreas metropolitanas, sem prejuízo das competências do IMTT, IP;
- Assegurar a contratualização do serviço público com os operadores privados de transporte colectivo rodoviário de passageiros nas áreas metropolitanas;



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

- Estabelecer a definição de OSP inerentes aos transportes e o financiamento da respectiva compensação.

Não obstante apenas em Janeiro do corrente ano ter sido publicado o novo regime jurídico das AMT, o trabalho de coordenação dos vários operadores de transportes, bem como de coordenação com as autarquias, veio a ser desenvolvido sobre a égide do Governo, com resultados positivos significativos na taxa de utilização dos transportes públicos.

Para além das medidas legislativas *supra* referenciadas, importa ainda destacar a celebração de diversos contratos de gestão com o órgão de administração das empresas que integram o sector empresarial do Estado, definindo orientações estratégicas e objectivos concretos a prosseguir.

Relativamente à situação financeira da STCP resultante de décadas de práticas reiteradas que conduziram a sucessivos défices importa realçar o seguinte:

A preocupação do Governo, enquanto accionista da STCP e dentro das restrições orçamentais do Estado, consistiu primeiramente em criar as condições necessárias para equilibrar a função operacional da empresa. No caso da STCP a empresa viveu uma conjuntura desfavorável durante este período com a entrada de um concorrente de peso como o Metro do Porto.

Neste sentido, tem sido feito um esforço pela empresa para minimizar o efeito “Metro do Porto” na função operacional da empresa.

Sem este importante passo será de todo imprudente procurar resolver a situação do passivo financeiro acumulado pela empresa ao longo das últimas décadas.

Atingido esse objectivo, estando publicado e em implementação o necessário quadro legislativo, poder-se-á começar o processo gradual de saneamento financeiro da STCP.

Em conclusão, o Relato da auditoria à STCP demonstra efectivamente o sucesso e os avanços conseguidos pelas políticas definidas e implementadas pelo Governo nos últimos quatro anos no

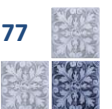


MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES
Gabinete do Ministro

sector dos transportes e no sector empresarial do Estado, os quais, paradoxalmente, não transparecem no sumário executivo do respectivo Relato.



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

23.ABR09 00883

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

*Das actas
do Dep. de Auditoria
2009-04-23
[Handwritten signature]*

Sua referência
Of. 4665

Sua Comunicação
30-03-2009

Nossa referência
Ent. 2376/09 Proc. 02.01

ASSUNTO: Auditoria à STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.
Exercício do contraditório

Exmº Senhor,

Relativamente ao Relato de Auditoria acima referido, e sem prejuízo dos comentários que o mesmo suscita a outras entidades, o Ministério das Finanças e da Administração Pública entende referir o seguinte:

O MFAP não comenta as conclusões/opiniões expressas pelo Tribunal no que respeita à política de transportes seguida pelo Governo, uma vez que tais matérias caem fora do seu âmbito de competência.

No entanto, parece-nos, sem prejuízo do que a este respeito possa ser afirmado pela tutela sectorial, que em nenhum momento houve um vazio no que respeita às características mínimas de universalidade, continuidade, conforto, segurança, higiene e protecção dos utilizadores. É verdade que até ao momento essas características não foram objecto de contratualização com o accionista, mas ao nível da regulação, que é outra das vertentes da actuação do Estado, esses normativos existem e têm sido aplicados à STCP, empresa pública, mas também e como não podia deixar de acontecer, às dezenas de transportadoras privadas que operam na Área Metropolitana do Porto.

Embora o Tribunal de Contas acentue a vertente negativa de ter vindo a ser a STCP a definir, de forma evolutiva, a sua rede em função da oferta do Metro do Porto e do seu

DGTC 24.04.09 08:23





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

conhecimento aprofundado das necessidades dos clientes, a verdade é que esta flexibilidade, contida dentro de parâmetros de razoabilidade, é em si mesmo positiva e propiciadora de ganhos de eficiência, razão pela qual deve ser preservada em futuras contratualizações do serviço público.

Por outro lado torna-se difícil, dado o longo período em análise, delimitar precisamente o objecto das críticas do Tribunal. O XVII Governo Constitucional tomou posse em 2005, e encontrou as empresas de transportes públicos numa situação financeira extremamente complicada, após anos de sub-financiamento e abandono e sofrendo, aliás como todo o Sector Empresarial do Estado, de falta de orientações claras e da definição de princípios de transparência e exigência que propiciassem a desejada eficiência, eficácia e economia dos recursos públicos que lhe é afecto.

Este tipo de situação não é passível de inversão de um momento para o outro, ou mesmo numa legislatura. Mesmo assim, o Governo tomou a seu cargo o desenvolvimento de importantes iniciativas legislativas no sentido de dotar o Sector Empresarial do Estado, e em particular as empresas prestadoras de serviços de interesse económico geral de um quadro de referência para o desenvolvimento da sua actividade, designadamente com:

- Decreto-Lei n.º 120/2005 de 26 de Julho e 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;



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

- 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;
- Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de Agosto, que estabelece o regime jurídico aplicável à atribuição de subvenções públicas;

Mais do que fazer reformas ao nível legislativo, este Governo empenhou-se fortemente na sua implementação:

- Encontra-se em curso ou foi já concluída a definição de objectivos estratégicos e específicos para a generalidade das empresas públicas, esperando-se com a conclusão de uma rotação dos mandatos dos diversos órgãos de gestão essa cobertura atinja os 100%;
- Encontra-se em curso ou foi já concluída a formalização dos contratos de gestão com os gestores das principais empresas públicas, com a excepção de algumas em que os órgãos de gestão se encontram no último ano de mandato;
- O nível de divulgação pública de informação sobre todas as vertentes da vida das empresas públicas atingiram níveis nunca antes alcançados, não só com o cumprimento pelas empresas dos requisitos acrescidos de divulgação de informação impostos Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2007, de 28 de Março, mas igualmente pela centralização de informação no site da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças;
- Foi retomada a publicação do Relatório Anual do Sector Empresarial do Estado, permitindo uma visão sectorial e global do sector, bem como a apresentação da situação das suas principais empresas, investimento, relacionamento financeiro com o accionista e indicadores macro de peso do SEE no VAB e no emprego da economia;
- Encontra-se praticamente concluída a implementação de um sistema de informação que permita a disponibilização pública de relatórios trimestrais sobre o Sector Empresarial do Estado;

No domínio do financiamento público, verifica-se, pela primeira vez numa legislatura, um crescimento sustentado, constante, e significativamente superior à inflação das indemnizações compensatórias destinadas a compensar as empresas públicas que prestam





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

serviços de interesse económico geral pela prestação desse serviço em condições não comerciais.

Especificamente no caso da STCP, verifica-se que esse crescimento sustentado não foi suficiente para contrariar os efeitos do crescimento da rede de transporte do Metro do Porto. Neste aspecto a STCP encontra-se numa fase relativamente mais atrasada do que a CARRIS, que já teve que absorver o impacto do crescimento da oferta, com características superiores em termos de velocidade comercial como as conferidas pelos sistemas de Metro com canais de circulação dedicados.

Efectivamente, encontra-se neste aspecto de aposta unilateral no crescimento da oferta um dos factores que distinguem a actuação do Estado da actuação de um qualquer investidor privado – O Estado tem investido fortemente no desenvolvimento de meios de transporte urbanos e suburbanos que melhorem a mobilidade, mesmo que esta política promova em primeiro lugar a transferência de passageiros entre empresas públicas e apenas em segundo lugar a captação mesmo que marginal de novos utilizadores para o transporte colectivo. Essa orientação deve ser valorizada como uma opção prosseguida em nome do interesse público e não como uma opção apenas comercial.

Apesar disso, juntamente com as medidas de racionalização e optimização da estrutura de custos, que é reconhecida pelo Tribunal na página 10 do seu relatório, permitiram minimizar esse impacto.

O MFAP reconhece que a situação dos capitais próprios negativos da empresa, tal como acontece na maioria das empresas públicas de transportes, obrigará à procura de soluções que a prazo assegurem a sustentabilidade financeira da empresa, mas, e é importante sublinhar este aspecto, não nos pareceria possível desenvolver qualquer plano de saneamento do passivo financeiro acumulado da empresa sem que se estabilizasse a sua equação de operacional. Isso sim seria o equivalente à afectação casuística de recursos públicos em soluções de curto prazo que em nada contribuiria para resolver as causas desse desequilíbrio.

Relativamente a outros pontos específicos identificados pelo TC que de alguma forma condicionam o desempenho económico e financeiro da empresa temos a referir o seguinte:



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

Tendo em conta o esforço orçamental orientado para o reequilíbrio da conta de exploração destas empresas de transporte, e para os resultados já obtidos, o MFAP não pode aceitar a conclusão expressa na página 12 do Relatório de que o Estado “está transferiu parte do ónus da sua política tarifária social para as empresas transportadoras do sistema multimodal, nomeadamente para a STCP, que, como as restantes, assumiu 15% dos inerentes descontos, o que acentua a sua situação deficitária.”

Esta “transferência” foi contratualizada com todos os operadores, o que se coaduna com os procedimentos defendidos pelo Tribunal de Contas e também pelo Governo. Regra geral, uma das maiores dificuldades na contratualização do serviço público é a aferição dos efeitos cruzados entre a imposição de um tarifário social e o efeito de estímulo sobre a procura. A determinação deste novo ponto de equilíbrio entre procura e oferta subsidiada é um dos mais difíceis óbices à adequada contratualização do serviço público na medida em que não depende apenas da elasticidade preço-procura, mas igualmente da eficiência do operador, já que o Estado deve fixar o seu nível de subsidiação de forma a estimular o operador a atingir a eficiência operacional.

O facto de os operadores terem aceite suportar 15% do desconto nos títulos combinados de carácter social, na sequência de uma negociação com as estruturas associativas que os representam, é uma indicação da justiça do acordo alcançado.

É claro que no caso particular dos STCP, qualquer assunção integral do desconto pelo Estado se repercutiria positivamente sobre a empresa, e por conseguinte seria neutro para o Estado numa perspectiva consolidada. No entanto o mesmo não aconteceria no que toca aos operadores privados, que se apropriariam integralmente do proveito. Por outro lado, o facto de os operadores privados se comprometerem com um desconto comercial de 15% neste conjunto de títulos também estabelece um *benchmark* para os operadores públicos. Em resumo:

- A assunção integral pelo Estado do desconto seria um negócio desequilibrado para o interesse público porque desconsideraria os ganhos para o sistema que resultam do acréscimo de procura, fomentando a ineficiência dos operadores;
- Um tratamento diferenciado dos operadores públicos face aos privados, não só levantaria problemas óbvios de concorrência, como destruiria completamente o efeito de *benchmark* indutor de eficiência.





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

Relativamente ao tarifário 4_18, e após um período inicial em que não se processaram os pagamentos aos operadores, a situação foi finalmente regularizada no início de 2009. A este propósito é justo referir o importante contributo dos serviços do Tribunal de Contas para que as dificuldades na instrução do processo para visto prévio fossem ultrapassadas com sucesso, permitindo minimizar o impacto negativo sobre a tesouraria de todos os operadores envolvidos.

Finalmente, e à semelhança do que já consta da resposta do MFAP a propósito do relato de auditoria à CARRIS, sublinhamos que os riscos de sustentabilidade associados aos benefícios sociais em vigor na STCP também foram identificados pelo MFAP. E que se encontra já em curso um estudo tendo em vista a inventariação dos tipos e características próprias destes benefícios com vista à definição de *guidelines* para a sua harmonização em todo o Sector Empresarial do Estado, ou pelo menos a nível sectorial (sempre que pela sua natureza se justifiquem).

Em suma, o MFAP não pode deixar de reconhecer que ainda existe muito trabalho por fazer no que respeita ao saneamento financeiro da empresa e da harmonização dos benefícios sociais da empresa com aquilo que será um ponto de equilíbrio entre os interesses dos contribuintes e os interesses e direitos adquiridos dos trabalhadores.

No entanto, na generalidade das empresas públicas de transportes e também no caso da STCP, o MFAP, ao longo da presente resposta, procurou salientar os desenvolvimentos, que reputa de muito positivos, ocorridos no decurso da presente legislatura e que considera ter, em grande medida, promovido (ou criado as condições de base para serem prosseguidos no futuro), os quais certamente serão reconhecidos pelo Tribunal de Contas.

Com os melhores cumprimentos.

Rci O Chefe do Gabinete,

Filipa Bandeira de Melo

(Álvaro Aguiar)

Filipa Bandeira de Melo
Chefe do Gabinete
em Substituição

C/c: Gab. SETF

