

REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número 2284 / XII (3 .ª)

Expeça - se

Publique - se

2014-09-02

O Secretário da Mesa

Jorge Machado
(Assinatura)

Digitally signed by
Jorge Machado
(Assinatura)
Date: 2014.09.02
20:28:50 +01:00
Reason:
Location:

Assunto: Subconcessão da STCP e Metro do Porto - empresas pagam ao subconcessionário mais do que recebem de receitas

Destinatário: Min. da Economia

Ex. ma Sr.ª Presidente da Assembleia da República

O Governo destacou publicamente a importância de reduzir as indemnizações compensatórias a zero para a STCP e o Metro do Porto. Como objetivo, é uma tirada apenas destinada a alimentar campanhas propagandísticas [mesmo nas economias capitalistas, os transportes públicos têm uma parte dos seus custos de exploração suportados pelo Estado, para garantir um vasto conjunto de outros ganhos (económicos, ambientais e sociais)]. Mas é também um jogo de palavras destinado a criar a ilusão de que com a privatização os custos tendem a baixar, **quando acontece exatamente o oposto.**

Desde logo, porque as empresas que ficarem com as subconcessões têm à partida garantido um pagamento anual. O Governo não lhe chama indemnização compensatória, pode chamar-lhe outra coisa qualquer, mas o facto é que os privados têm à partida garantido o pagamento necessário que lhes garante que têm lucro. No caso dos STCP esse pagamento rondará os 46,5 Milhões e no Metro do Porto os 35,5 Milhões. Ou seja, quem ficar com a subconcessão não precisa de Indemnizações Compensatórias nenhuma: o contrato que o Governo escreveu garante-lhes à cabeça tudo. E sublinhe-se que esta receita não é a única com que ficam os subconcessionários privados – juntam-se-lhe de forma direta as receitas de publicidade, de parques de estacionamento, exploração comercial das estações, etc.

Aliás, quem fica numa situação insustentável são as empresas públicas STCP e Metro do Porto, pois têm de pagar a verba contratada aos privados, tendo de receitas um valor que até pode ser inferior. Recordamos que no modelo escolhido pelo Governo, que é o que vigora na Metro do Porto, a empresa pública recebe o total das receitas de bilheteira, e paga ao subconcessionário privado uma verba pela oferta produzida mais uma percentagem da receita de bilheteira. Por exemplo, no caso da STCP, e aplicando os números de 2013 ao contrato, com uma receita de bilheteira de 45 Milhões teria de pagar 46,5 Milhões ao subconcessionário privado. E além dessa verba, teria de pagar os custos da sua própria estrutura, os contratos de que fica responsável direta (bilhética, fiscalização), e os custos com a dívida da empresa.

Ou seja, o modelo que o Governo apresenta é o modelo clássico de uma PPP: o privado recebe

os equipamentos públicos prontos a explorar, tem uma receita garantida por via do pagamento que o Estado fica obrigado a fazer-lhe, e tudo vai parar à dívida pública. A diferença é que, como acontece há anos no sector dos transportes, o Estado ordena mais uma vez às Empresas Públicas que sejam elas a assumir os encargos e a endividar-se para cumprir as orientações do Governo.

Aliás, basta olhar para a experiência do Metro do Porto, com a exploração comercial concessionada desde o início da sua operação, e uma dívida na Empresa pública que ascendia a 3180 milhões de euros no final de 2013, para se perceber como iriam funcionar no futuro estas subconcessões.

Face ao exposto, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, perguntamos ao Governo, através do Ministério da Economia, o seguinte:

1. Como pretendia o Governo que as empresas públicas STCP e MP funcionassem depois dos encargos com que este contrato as onera?
2. Vai o Governo tomar as medidas necessárias para anular o concurso para a Subconcessão do Metro do Porto e da STCP?

Palácio de São Bento, terça-feira, 2 de Setembro de 2014

Deputado(a)s

BRUNO DIAS(PCP)

JORGE MACHADO(PCP)