



UNIVERSIDADE
PORTUCALENSE

Financiamento do Transporte Público

Crónica de uma Morte Anunciada



Financiamento do Transporte Público

Índice

1. **Enquadramento: “Porque são diferentes as empresas de transportes?”**
2. **Resultados das Empresas: “Com que velocidade nos estamos a afundar?”**
3. **Dimensão dos Passivos: “Que profundidade já tem o buraco?”**
4. **Eficiência: “O problema decorre da ineficiência das empresas?”**
5. **Soluções Possíveis: “Que caminhos para não nos continuarmos a afundar?”**



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

- Situação comum em empresas não financeiras:

- Resultados financeiros [R_F] negativos (encargos financeiros com o investimento)
- Resultados operacionais [R_{OP}] positivos (operação rentável, encerramento das actividades deficitárias)
- Resultados líquidos [R_L] positivos (remuneração do capital aplicado)
- Resultados Extraordinário [R_E]

$$R_L = R_{OP} + R_F + R_E > 0$$

- Exemplo



	2Q08	3Q08	4Q08	1Q09	2Q09	2Q09	3Q09	4Q09	1Q10	2Q10
Resultado operacional	262	330	277	254	230	232	286	206	238	251
Resultados Financeiros, Impostos e Int. Min.	-150	-148	-135	-88	-141	-142	-170	106	-137	-86
Resultado consolidado líquido	112	182	143	166	90	90	116	312	100	164



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

- Diferenças das Empresas Públicas de Transportes:
 - Mistura de funções do Estado:
 - Accionista, Regulação, Responsabilidade política
 - Produtos dessa mistura perniciosos de funções:
 - Orientações para efectuar investimento sem dotar as empresas dos capitais necessários
 - Custos políticos promovem actualizações tarifárias insuficientes
 - Orientações para realizar serviços deficitários sem compensação financeira correspondente

 5,5

 4,1

 2,3



Financiamento do Transporte Público

Diferenças das Emp. Públicas de Transportes

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

- Existência de Obrigações de Serviço Público (OSP):
 - Tarifas fixadas normais administrativamente abaixo do preço de mercado
 - Tarifas sociais (3^o idade, 4_18, Sub_23, ...):
 - Só STCP (2005) diferencial \approx 6 M€ \Rightarrow à escala nacional 80-100
 - Serviços em horários de baixa frequência (noite, madrugada)
 - Serviços em zonas de densidade reduzida
- Existência de OSP em todos os países ocidentais
- Diferença em Portugal:
 - OSP das empresas do Estado não estão contratadas
 - Financiamento actual insuficiente



Financiamento do Transporte Público

Diferenças das Emp. Públicas de Transportes

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

– Resultados:

- Consolidação de uma relação em que quem decide não suporta os custos
- Realização de investimentos superiores à capacidade de financiamento do Estado
- Inexistência de *accountability* para os serviços prestados
- Falta de equidade de tratamento das empresas (operadores do Estado, operadores privados, empresas municipais)
- Opacidade do mercado, concorrência distorcida



UNIVERSIDADE
PORTUCALENSE

Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

*«Nunca houve uma morte mais
anunciada»*

Gabriel Garcia Marques, in Crónica de uma Morte
Anunciada



Financiamento do Transporte Público

Situação das Empresas de Transporte Público do Estado

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

– Grupo de empresas consideradas:

- Carris, STCP, Metro Lisboa, Metro Porto, Transtejo/Soflusa, CP e REFER
- Considerada a REFER dada a insuficiência das taxas cobradas à CP para suportar custos da rede ferroviária



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

- Situação das Empresas de Transporte Público do Estado:
 - Resultados operacionais continuamente negativos
 - Entre 2003 e 2009 apenas a Carris apresentou resultados positivos (2008, 2 M€)
 - Resultados financeiros continuamente negativos e crescentes
 - Resultados financeiros agregados de **-320 M€ em 2009**
 - Não serão aqui analisados em detalhe (resultam essencialmente da dívida histórica acumulada e das taxas obtidas no mercado)



Financiamento do Transporte Público

Resultados operacionais continuamente negativos

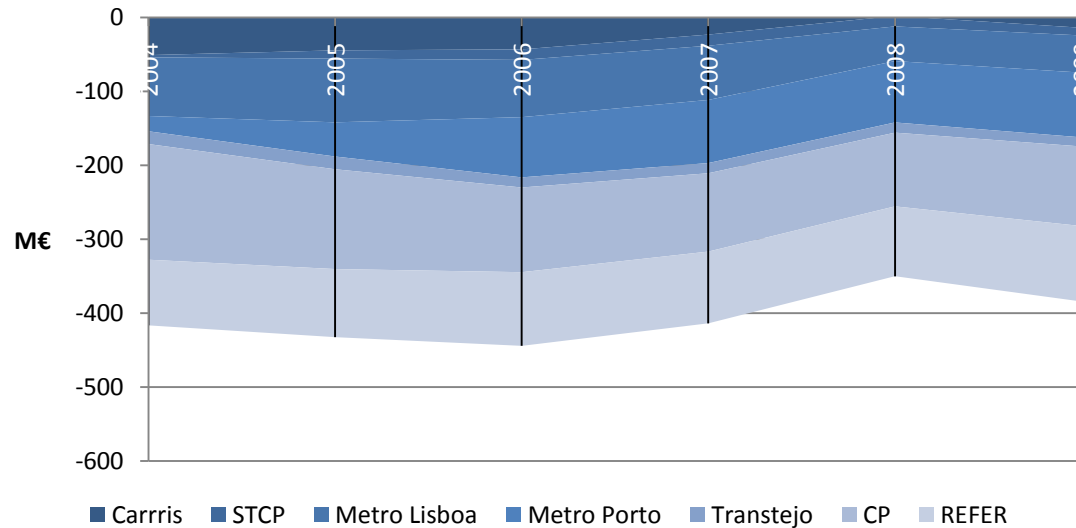
1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis



Resultados Operacionais considerando as Indemnizações Compensatórias



Financiamento do Transporte Público

Sem Indemnizações Compensatórias (IC):
Resultados Operacionais ainda mais afundados

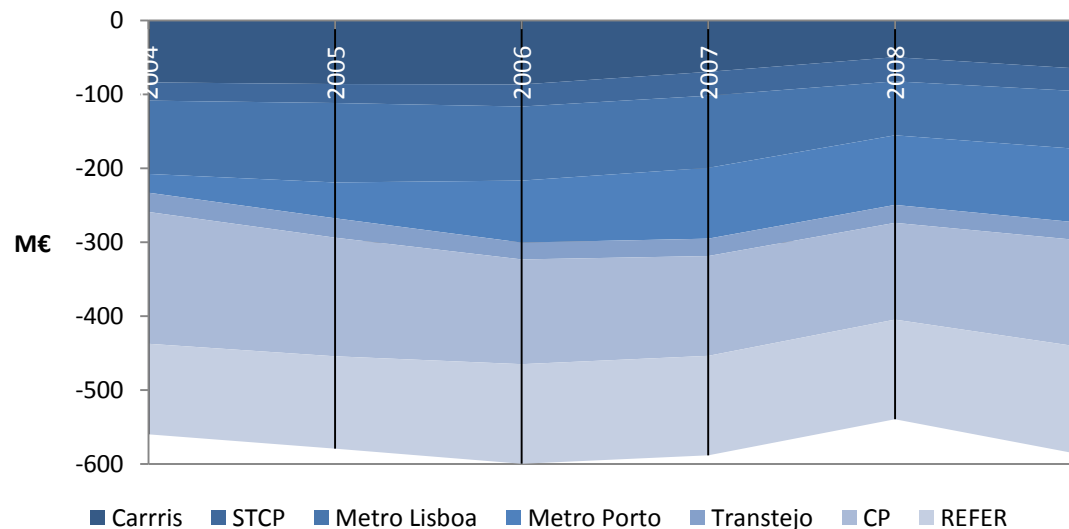
1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis



Resultados Operacionais antes de Indemnizações Compensatórias



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

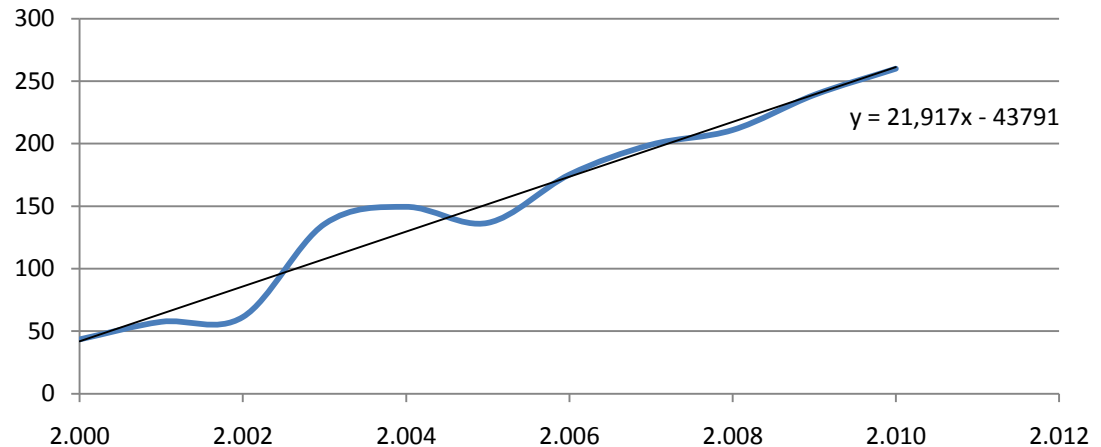
2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

- **IC** manifestamente insuficientes para equilibrar as contas de exploração das empresas
- Tem havido uma evolução favorável das **IC**:



Evolução das IC atribuídas às Empresas de Transporte do Estado



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

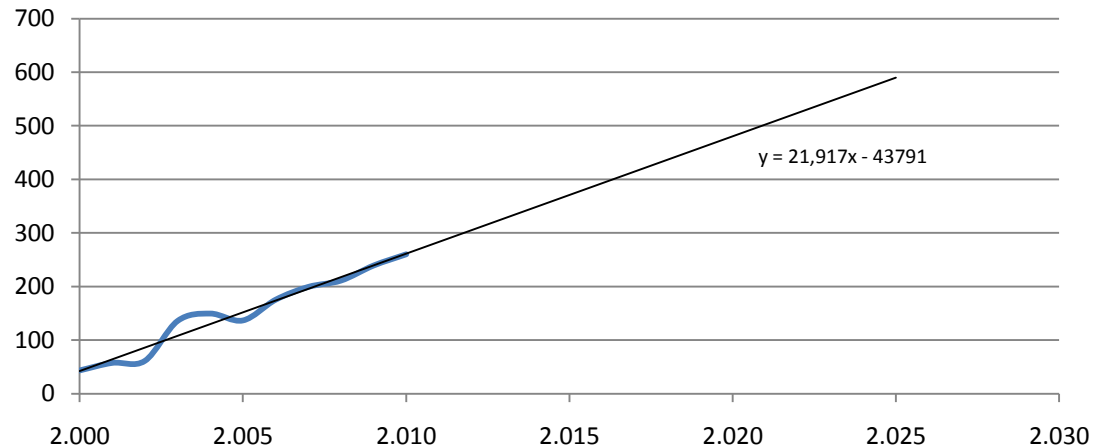
2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

- Mas para atingir os cerca de 600 M€ necessários ao equilíbrio dos resultados operacionais...
- ... Seria necessário esperar 15 anos
- Se os R_{OP} antes de IC se mantiverem constantes



Projecção das IC atribuídas às Empresas de Transporte do Estado



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

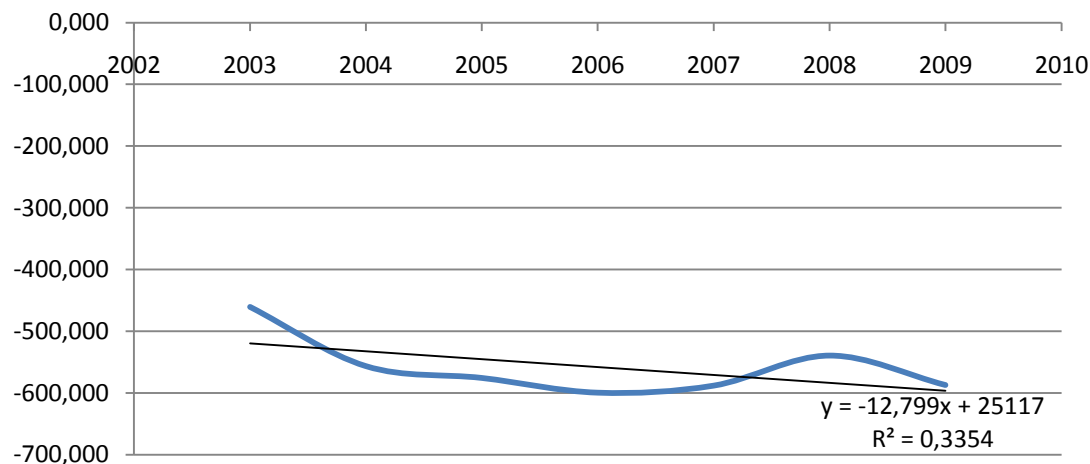
3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

... Mas a tendência [2003-2009] é de agravamento dos R_{Op} em 13M€/ano

A manterem-se ambas as tendências, seria necessário esperar **30 anos** para atingir uma situação de equilíbrio!



Evolução dos R_{Op} das Empresas de Transporte do Estado



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

«Toda a gente o viu sair, e toda a gente pensou que ele já sabia que iam matá-lo, e estava tão atordoadado que não achava o caminho para casa.»

Gabriel Garcia Marques, in Crónica de uma Morte Anunciada



UNIVERSIDADE
PORTUCALENSE

Financiamento do Transporte Público

Acumulação de Resultados Líquidos negativos

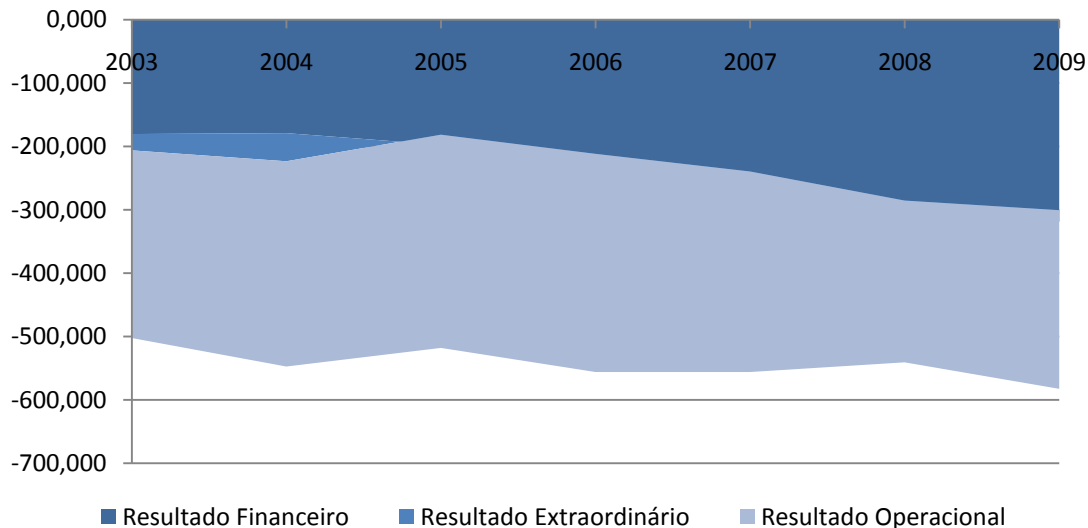
1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

**3. Dimensão dos
Passivos**

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis



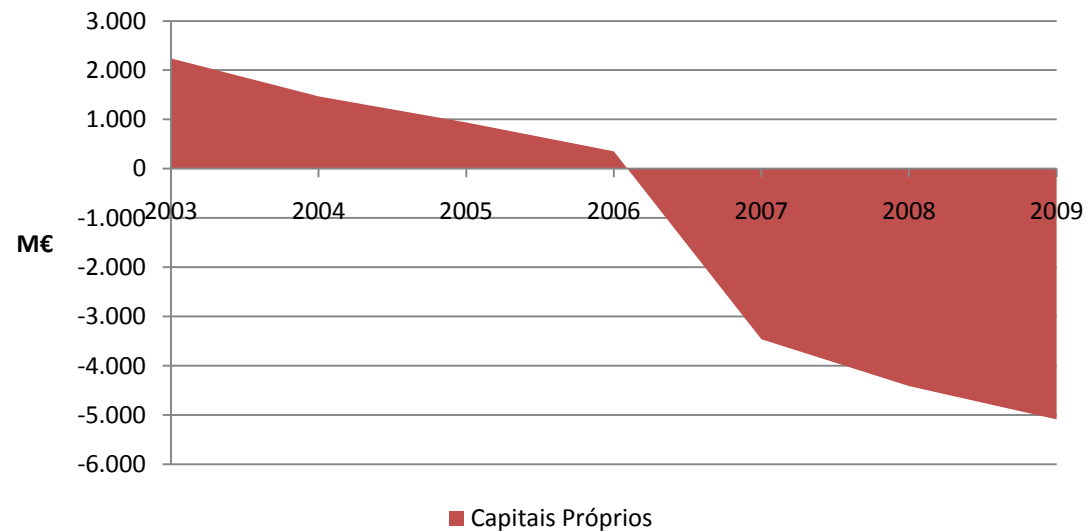
Evolução dos Resultados Líquidos



Financiamento do Transporte Público

⇒ Degradação dos Capitais Próprios

- Actual situação de falência técnica das empresas



1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

**3. Dimensão dos
Passivos**

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis



Financiamento do Transporte Público

Associado a investimentos com Capital Alheio

⇒ **Crescimento Acelerado do Passivo**

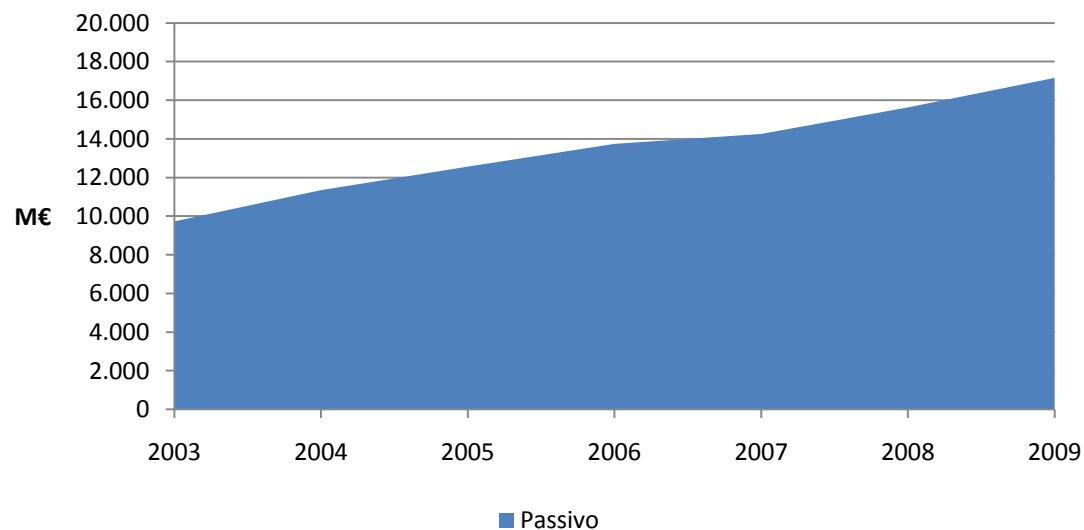
1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

**3. Dimensão dos
Passivos**

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis





Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

«O que mais o alarmara (...) tinha sido, porém, não achar um só indício, nem mesmo o menos verossímil, de que Santiago Nasar fora realmente o causador da ofensa»

Gabriel Garcia Marques, in *Crónica de uma Morte Anunciada*

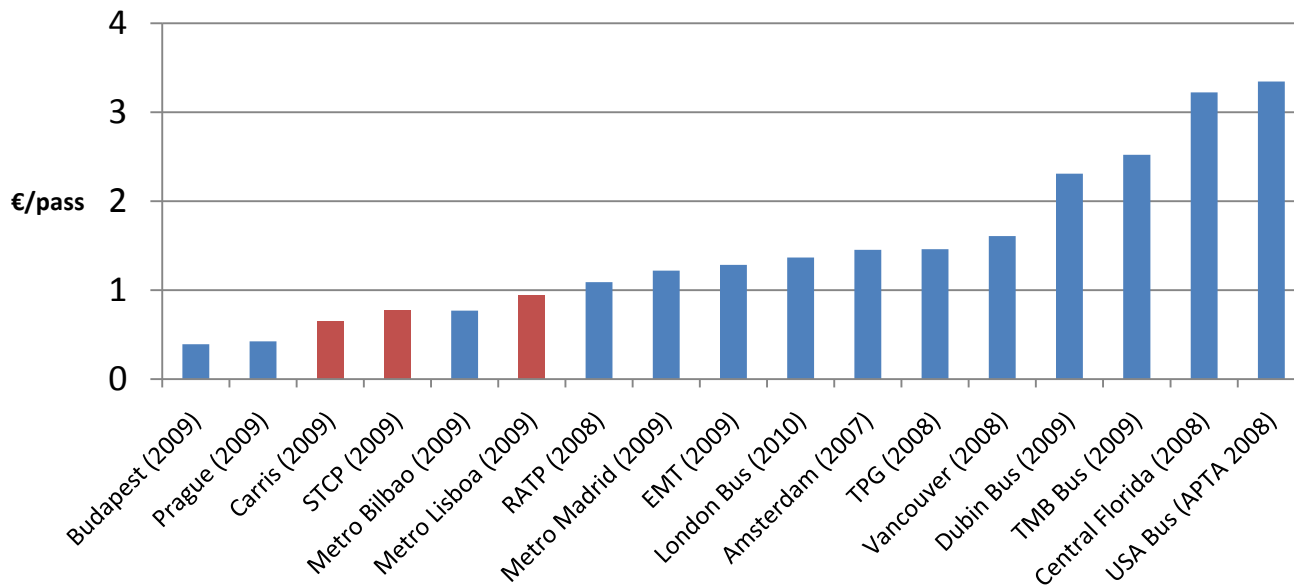


Financiamento do Transporte Público

Problema será a **ineficiência das empresas?**

- Há necessariamente margens de progresso
- Comparação favorável com congêneres estrangeiras

Custo Operacional por Passageiro



1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

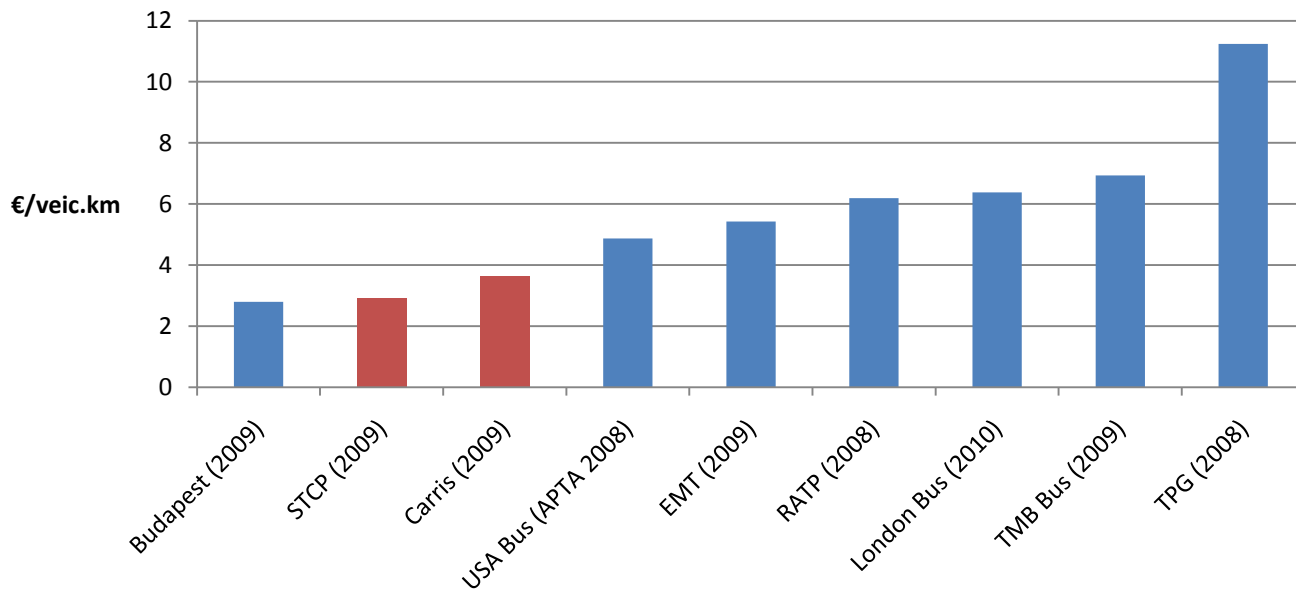


Financiamento do Transporte Público

Problema será a **ineficiência das empresas?**

- Há necessariamente margens de progresso
- Comparação favorável com congêneres estrangeiras

Custo Operacional por Veículo.km



1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

**5. Soluções
Possíveis**

«O padre Amador confessou-me (...) que realmente recebera a mensagem (...) e outras mais peremptórias (...). "A verdade é que eu não soube que fazer" (...)»

Gabriel Garcia Marques, in *Crónica de uma Morte Anunciada*



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

Redução dos Passivos e dos Custos Financeiros

- Problema macro-económico: não irá ser aqui abordado

Equilíbrio das Contas de Exploração

- Aumento da eficiência:
 - Redução de custos, reduções de procura de < dimensão
- Aumento do financiamento do Estado:
 - conjuntura desfavorável
 - tendência de maior transparência das contas agregadas do Estado
- Aumento de receitas ou taxas consignadas
 - Precedente da Contribuição do Serviço Rodoviário (EP)
- Aumentos tarifários:
 - impacto na procura e nos custos externos



Financiamento do Transporte Público

Redução de custos

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

- Margem de progresso não é infinita:
 - Dificilmente as medidas de redução dos custos serão da dimensão pretendida no PEC
 - Reordenamento das redes de transporte permitiria poupanças adicionais
- Redução de 10% dos $C_{Op} \approx 100$ M€
- Reduções maiores implicam roturas de implementação difícil
 - Eliminação de linhas/horários mais deficitários
 - Redução de níveis salariais
- Custos financeiros irão crescer: 40-100 M€/ano



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

Aumento das Receitas Fiscais

- Carga Fiscal já relativamente elevada:
 - Receita fiscal associada aos transportes $\approx 10\%$ da receita do Estado, $\approx 2\%$ do PIB
 - ISV + IUC ≈ 700 M€ (2009): tendência de redução (-40% em 2020)
 - ISP + CSR (2009) ≈ 3.000 M€ (2430 + 560)
- Aumento de 300 M€ de receitas ISP para equilibrar Défice Operacional \Rightarrow aumento de 10% do ISP
 - Implicações nos custos empresas transporte
 - Implicações nos orçamentos familiares
 - Aumento da competitividade do TP



Financiamento do Transporte Público

Aumento das Receitas Fiscais

1. Enquadramento

2. Resultados das
Empresas

3. Dimensão dos
Passivos

4. Eficiência

5. Soluções
Possíveis

- **IMI agravado**

- Na proximidade das principais infra-estruturas de transporte:
- E. g. proximidade às estações de metro ou comboio
- Dimensão potencial pouco expressiva:
 - Se Coef. Localização aumentar 0,05 e afectar 5% da base de incidência \Rightarrow Aumento do IMI \approx 1M€

- **Portagens urbanas:**

- Forte impacto em Londres (2009/2010: 188 M€ ⁽¹⁾, 9% receita TfL)
- Difícil implementar se não existir *a priori* um financiamento municipal ao sistema

(1) – Valor líquido de custos . Proveitos totais de 372 M€



Financiamento do Transporte Público

Aumento das Receitas

- **Taxas sobre o Estacionamento**
 - Ou transferência de receitas estacionamento para financiar TP (aplicado em algumas cidades)
 - Difícil implementar se não existir *a priori* um financiamento municipal ao sistema
- **Taxas sobre a massa salarial (**Forfait Transports**)**
 - Determinação da taxa pela autoridade territorial
 - Racional do princípio da subsidiaridade
- **Incentivos/obrigações sociais**
 - Exemplo do Brasil: obrigação do empregador de fornecer título de transporte aos trabalhadores
 - Incentivos às empresas que ofereçam títulos aos trabalhadores. Exemplo RMV

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis



Financiamento do Transporte Público

Aumentos Tarifários

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

- Aumento tarifas normais
- Redução do desconto nas tarifas sociais
 - Financiamento pelos títulos 4_18 e Sub_23 representa um encargo anual de 29,3 M€
 - Desconto dos passes urbanos de 3ª idade tem uma dimensão superior
- Proveitos tarifários representam 48% custos operacionais:
 - Tarifa média teria que crescer 57% para equilibrar R_{op} , se procura totalmente inelástica
 - Tarifa média teria que crescer 87% para equilibrar R_{op} , se Elasticidade-Preço relativamente à procura = -0,33

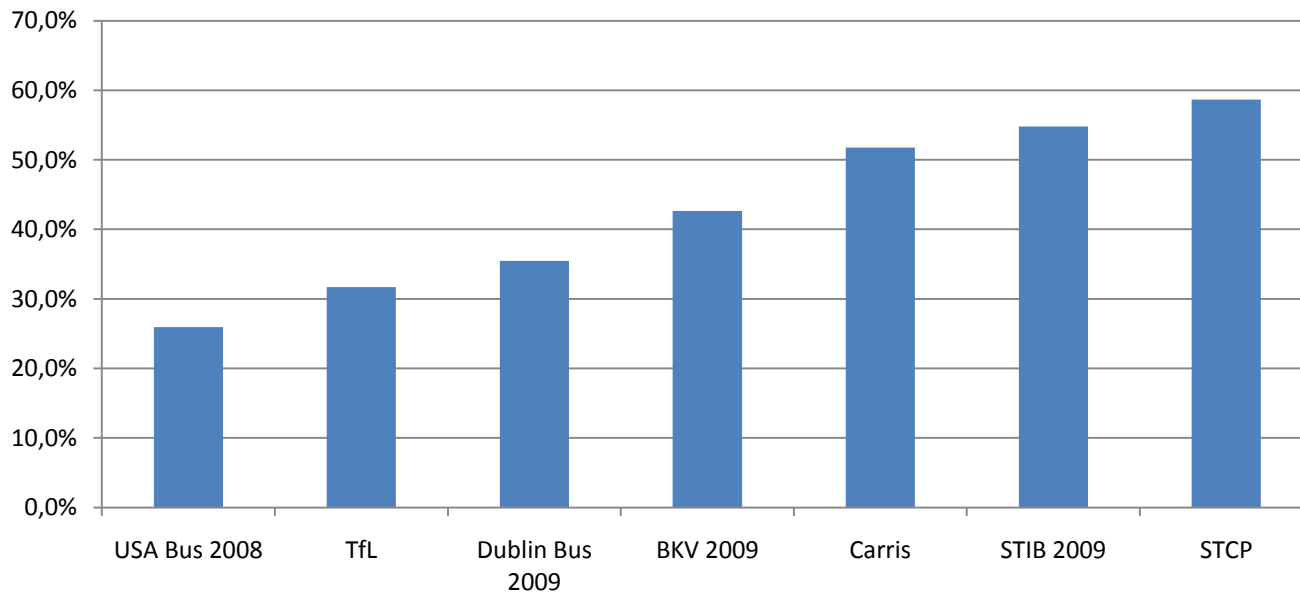


Financiamento do Transporte Público

Aumentos Tarifários

- Inviável pensar em equilibrar as contas das empresas actuando apenas nas tarifas
- Exemplos:

Taxa de Cobertura dos C_{OP} pelos Proveitos Tarifários



1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

Solução poderá passar por recorrer a todos os instrumentos

- Aumento tarifário
- Receitas fiscais adicionais
- Aumento da dimensão das IC (maior esforço orçamental)
- Incentivos aos empregadores para oferecerem TP
- Redução de custos

Evolução dos R_{FIN} (40 a 100 M€/ano) anula parcialmente este esforço

Processo é tão urgente quanto exigente



Financiamento do Transporte Público

1. Enquadramento

2. Resultados das Empresas

3. Dimensão dos Passivos

4. Eficiência

5. Soluções Possíveis

«Quando finalmente soube que no último momento (...) estavam à espera dele para matá-lo, a sua reação não foi de pânico (...), mas mostrou, isso sim, o desconcerto da inocência»

Gabriel Garcia Marques, in Crónica de uma Morte Anunciada

Obrigado

jrmarrana@gmail.com