

Identificação da empresa

Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. (ou STCP, S.A.) empresa detida a 100% pelo Estado Português.

Breve Historial da STCP

A STCP - Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA - assegura o transporte coletivo público rodoviário de passageiros na AMP, em regime de exclusividade dentro dos limites do concelho do Porto, e no regime geral de concessão nos concelhos limítrofes - Matosinhos, Maia, Valongo, Gondomar e Vila Nova de Gaia.

Explora preponderantemente o modo autocarro e, em menor escala, o modo carro eléctrico.

Os transportes colectivos do Porto remontam a 1872, ano em que a "Companhia Carril Americano do Porto" inicia em Portugal este modo de transporte. Um ano depois, forma-se a "Companhia Carris de Ferro do Porto", fundindo-se as duas empresas em 1893, mantendo o nome desta última. 13 anos depois é outorgada uma concessão de transporte em carro eléctrico na cidade Porto, surgindo, como consequência, e um ano mais tarde, 1907, a "Companhia de Viação Eléctrica do Porto", que não chega a iniciar a actividade, sendo absorvida, em 1908, pela "Companhia Carris de Ferro do Porto", a qual vem a beneficiar daquela concessão.

A "Companhia Carris de Ferro do Porto" manteve a sua actividade 73 anos, surgindo o Serviço de Transportes Colectivos do Porto em 1946, criado pelo Decreto-Lei 38144 de 30 de Dezembro de 1950, após o resgate da concessão feito pela Câmara Municipal do Porto àquela companhia.

Em 1975, através do Decreto-Lei nº 33/75 de 28 de Janeiro, o Serviço de Transportes Colectivos do Porto passa, a título provisório, a depender directa e exclusivamente do Ministério da Administração Interna e do Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, através da Secretaria de Estado dos Transportes e Comunicações, sem prejuízo da sua gestão em regime de autonomia administrativa e financeira.

Em 1994 o Serviço de Transportes Colectivos do Porto é transformado em Sociedade Anónima de capitais exclusivamente públicos, passando a designar-se por Sociedade de Transporte Colectivos do Porto, S.A, conforme estabelecido no Decreto-Lei 202/94 de 23 de Julho.

A STCP é uma empresa com um efetivo de 1.318 trabalhadores a 31 de Dezembro de 2011. Grande parte destes trabalhadores viveu a fase de transformação da Empresa em sociedade anónima e atravessou todo o processo de profunda reestruturação e modernização que a STCP tem vivido na última década.

Missão, Visão e Política

Missão

Prestar um serviço de transporte público urbano de passageiros na Área Metropolitana do Porto (AMP), em articulação concertada com os demais operadores rodoviários, ferroviário e de

metro ligeiro, contribuindo para a efectiva mobilidade das pessoas, disponibilizando uma alternativa competitiva ao transporte individual privado e gerando, pela sua actividade,

benefícios sociais e ambientais num quadro de racionalidade económica e na busca da melhoria contínua do seu desempenho.

Visão

Ser reconhecida como empresa de referência entre as que apresentam as melhores práticas do sector dos transportes públicos de passageiros, a nível nacional e europeu.

Política

Afirmar-se como agente dissuasor da utilização do transporte individual através da promoção de um transporte público urbano de passageiros de qualidade, seguro, moderno e eco eficiente.

Responder às necessidades de mobilidade física e social dos clientes, através de uma adequada oferta ao nível da rede de transportes, da sua acessibilidade, dos horários e produtos, dentro dos limites permitidos pelas concessões e pela racionalização dos recursos humanos e materiais.

Promover a comunicação e a cooperação permanente com as entidades externas, nomeadamente instituições governamentais centrais e locais, associações corporativas, autarquias e o público em geral.

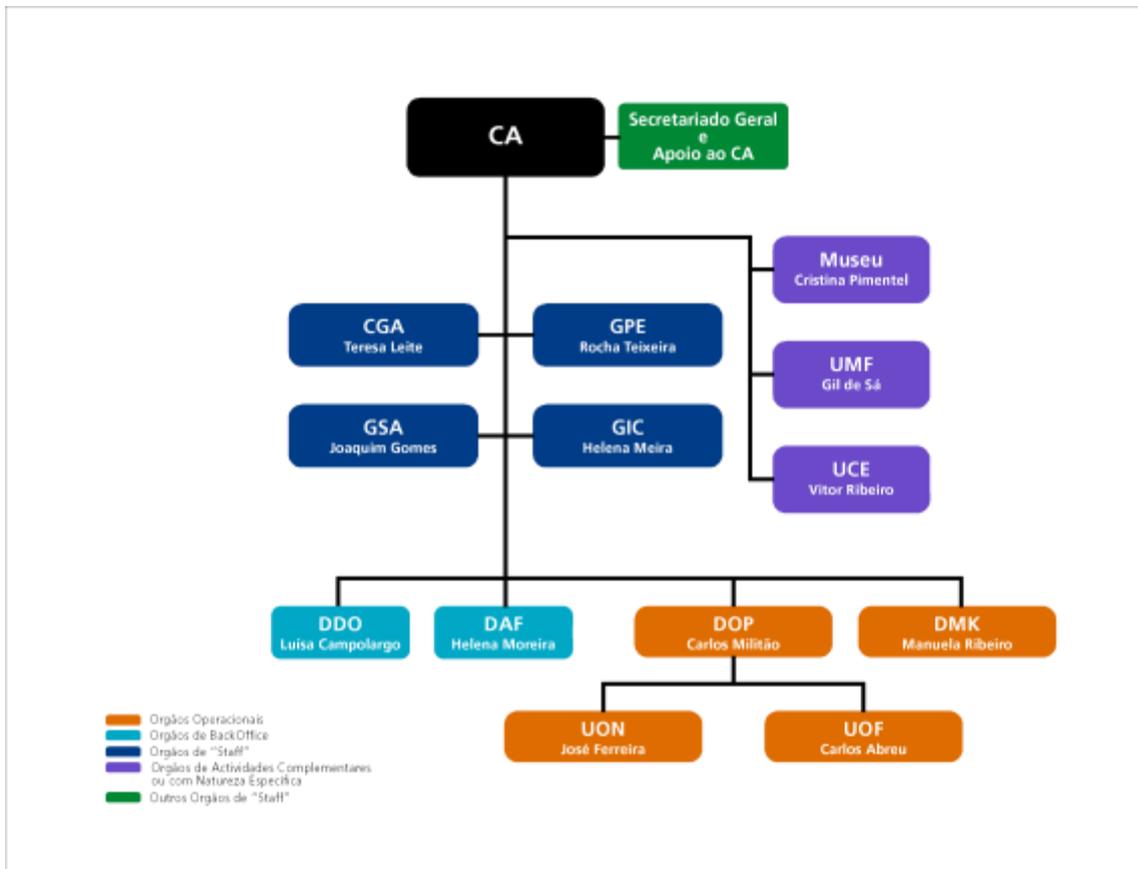
Garantir o desenvolvimento profissional, saudável e social dos seus trabalhadores, designadamente criando as condições adequadas ao exercício das suas actividades, que previnam as lesões, os ferimentos e os danos para a sua saúde.

Minimizar o impacte ambiental da sua actividade de suporte, dotando as instalações e os equipamentos de soluções tecnologicamente eficientes, que promovam a redução progressiva da poluição e do consumo dos recursos energéticos e naturais.

Desenvolver todas as suas actividades, produtos e serviços enquadrados por um sistema integrado de gestão, nas dimensões de qualidade, ambiente, segurança e saúde no trabalho, com o envolvimento de todos os seus trabalhadores, fornecedores, contratados, autoridades locais e clientes.

Assumir a procura da melhoria contínua e o respeito pelos requisitos estabelecidos no seu Sistema Integrado de Gestão, incluindo não só os legalmente e estatutariamente aplicáveis como os de adesão voluntária, avaliando regularmente o seu desempenho através da realização de auditorias internas e culminando com a revisão anual do sistema.

Organigrama a 31 dezembro 2011



Objetivos

Foram definidos os princípios orientadores e orientações estratégicas específicas para o mandato 2009-2011:

1. A implementação de uma filosofia de gestão profissionalizada, baseada nas competências adequadas e no incremento da capacidade produtiva segundo os mais exigentes parâmetros de qualidade, em prol do cumprimento da sua missão;
2. A adoção das melhores práticas de gestão, segundo os princípios de bom governo das empresas públicas;
3. O desenvolvimento de uma cultura organizacional orientada para a excelência do desempenho, através da utilização de um conjunto de práticas empresariais de referência, que possibilitem à empresa o sucesso no caminho da procura da sustentabilidade empresarial, assente, fundamentalmente, numa nova filosofia de gestão que contemple as dimensões económica, ambiental, social e ética.

Principais Objetivos 2009-2011:

- Orientar o serviço para o cliente e melhorar os respetivos níveis de qualidade.
- Contribuir para o aumento sustentado de passageiros de transporte público na AMP.
- Contribuir para o aprofundamento da criação de um eficiente e eficaz Sistema de Transportes na AMP, em cooperação com os demais operadores intervenientes, públicos e privados, designadamente na coordenação de redes, horários, bilhética, informação ao público e rede de vendas.
- Prosseguir a concretização de ações de inovação que contribuam para a sustentabilidade ambiental, nomeadamente para a diminuição do nível de emissão de poluentes.
- Conter o agravamento do défice operacional, nomeadamente através do controlo de custos, do reforço da racionalidade económica, perseguindo a diminuição do peso financeiro do SEE, através da melhoria do desempenho da sociedade.
- Preservar a componente social do transporte público.
- Promover um clima de paz social na empresa, estimulando o aumento da produtividade através da partilha de objetivos e responsabilidades com os trabalhadores.
- Formalizar a proposta de contratualização do serviço público a prestar pela STCP.
- Participar ativamente na definição do modelo de financiamento do sistema e da adequada regulamentação do mercado.
- Formalizar a proposta de equilíbrio – económico da empresa.

Em termos gerais foram cumpridos os dois primeiros objetivos pelas crescentes melhorias do serviço prestado aos clientes, através do sistema e meios da informação ao público e da monitorização da evolução da procura por zona e por linha para adequação da oferta, a par com o esforço permanente de um elevado nível de cumprimento do serviço. Como reflexo indiciador de cumprimento neste âmbito pode apontar-se a evolução fortemente favorável do número de reclamações recebidas.

O cumprimento do objetivo de manter a STCP como principal agente dinamizador da intermodalidade e do reforço do sistema integrado de transportes da AMP está igualmente evidenciado no crescimento sustentado do segmento de clientes intermodais a ultrapassar já os 40%.

Quanto à componente social do serviço da STCP é inquestionável o papel determinante da empresa na sua garantia, bem refletido na quantificação feita especificamente sobre o custo e peso do serviço social prestado.

A inexistência de um regime uniforme para todo o SEE e a particularidade negativa de a empresa viver, desde 2005, com dois Acordos de Empresa simultaneamente em vigor para as mesmas categorias profissionais não permitiram salvaguardar a estabilidade desejável do clima laboral, prejudicado por algumas greves.

A STCP manteve uma postura de constante preocupação com os problemas ambientais que a certificação do Sistema de Gestão em Ambiente veio tornar ainda mais exigente e cujo cumprimento se comprova pela renovação da certificação já obtida para o triénio 2012 – 2014. Também continua a ser parceira habitual e frequente de outras empresas e entidades no desenvolvimento de projetos de inovação nos mais diversos âmbitos da sua atividade.

A melhoria do desempenho no sentido da contenção do défice operacional tem vindo a ser objeto de um enorme esforço, com resultados comprovados pelo EBITDAR claramente positivo alcançado em 2011, apesar da redução registada nas Indemnizações Compensatórias, agravando o desfasamento negativo do montante atribuído à STCP e da inviabilidade de ajustamento extraordinário do efetivo por falta de despacho ao requerimento apresentado em junho de 2010.

A proposta de contratualização de serviço público foi apresentada em tempo útil – dezembro de 2009 – e, em simultâneo, uma proposta de reequilíbrio económico-financeiro, sem qualquer decisão até hoje, ocasionando já a perda de dois anos no caminho da recuperação até 2019.

Não houve oportunidade de participar ativamente na definição do modelo de financiamento do sistema e da adequada regulamentação do mercado”.

Na base dos objetivos assim definidos foram estabelecidos os seguintes objetivos de gestão e respetivas metas quantificadas, tendo sido assinados em junho de 2009 os Contratos de Gestão para o triénio 2009 – 2011 entre cada membro do Conselho de Administração e o acionista Estado, representado pela Secretaria de Estado do Tesouro e das Finanças e pela Secretaria de Estado dos Transportes, com um nível de cumprimento que ultrapassou o objetivo global em cada um dos anos.

Os objetivos fixados para 2011 tiveram uma taxa de execução de 111,5%.

<i>Indicadores</i>	<i>Unid.</i>	<i>Peso</i>	<i>Objectivo 2011</i>	<i>Real 2011</i>	<i>grau cumprim.</i>
1 Volume de Negócios	10 ³ €	8% Min.	51.000	54.214	106,3%
2 Margem do EBITDAR	%	12% Máx.	-37%	-22%	141,9%
3 Custos Operacionais	10 ³ €	10% Máx.	84.600	78.599	107,1%
4 ROACE	%	7% Máx.	-36%	-19%	148,5%
5 Taxa de Ocupação	%	10% Min.	15,3%	15,1%	99,0%
6 Peso dos Títulos Intermodais	%	10% Min.	32%	42%	130,8%
7 Emissão de Poluentes	(g CO ₂ /P*km)	10% Máx.	88	90,2	97,5%
8 Índice de Qualidade da Oferta	%	15% Min.	106,4%	122,3%	114,9%
8.1 Qualidade Serviço Prestado	%	60% Min.	106%	130%	122,9%
8.2 Qualidade da Frota	%	40% Min.	107%	110%	103,2%
9 Indicador de Eficiência	%	12% Min.	69%	63,8%	92,5%
10 Taxa Cump. Plano Investimentos	%	3% Min.	100%	23%	22,9%
11 Prazo Médio de Pagamentos	dias	3% Máx.	54	52,2	103,4%
% de Cumprimento Global		100%			111,5%

Dos onze indicadores que compõem o contrato de gestão, apenas quatro não atingiram os objetivos previstos. Os resultados devem-se a:

Taxa de ocupação (Passageiros * Km / Lugares * Km), 99% em 2011.

Desde o início do ano e até ao mês de julho este indicador apresentou uma melhoria tendo invertido esta tendência a partir de agosto. As razões prendem-se com a quebra da procura, não tendo os ajustamentos na oferta compensado essa quebra. A partir de setembro houve uma estabilização da taxa de ocupação em 15,1%.

Emissão de Poluentes (Emissões de CO₂ / Passageiros * Km), 97,5% em 2011.

Apesar das emissões de CO₂ por passageiro * km terem ficado ligeiramente acima da meta definida é de registar a diminuição de emissões desde o início do ano.

Indicador de Eficiência (custos do efetivo direto / custo do efetivo total), 92,5% em 2011. Este indicador foi afetado pelo pagamento de indemnizações por cessações de contrato de trabalho no montante total de 2,8 milhões de euros. Caso se exclua esta verba extraordinária, este indicador passaria a 69,2%, o que corresponderia a um grau de execução do indicador para 100,3%, elevando o grau de cumprimento global do contrato de gestão para 112,4%.

Taxa de cumprimento do Plano de Investimentos, 22,9% em 2011.

O baixo grau de cumprimento deste indicador deve-se essencialmente às restrições financeiras e ao limite do acréscimo do endividamento que conduziram a cortes generalizados nos orçamentos nomeadamente no de investimento, apesar de moderado.

Políticas da Empresa

A evolução da STCP em 2012 está fortemente dependente das medidas definidas pelo Governo para aplicação na empresa.

Perspetiva-se assim, a par da normal adequação da oferta à procura e do ajustamento do efetivo, o arranque da implementação das medidas previstas no Plano Estratégico dos Transportes 2011-2015 e no Orçamento Geral do Estado 2012, aplicáveis à STCP:

- racionalização extraordinária do efetivo, há muito prevista e proposta, com efeitos estimados para o segundo semestre de 2012;
- implementação das conclusões do Relatório final do Grupo de Trabalho para a racionalização da oferta na Área Metropolitana do Porto, conforme aprovação da Tutela, com efeitos previstos também apenas na segunda metade do ano;
- implementação da alteração dos descontos nos tarifários sociais, exceto o título Social +, a partir de março 2012;
- preparação e campanha de divulgação da eliminação do tarifário monomodal STCP, a ocorrer em 1 de janeiro de 2013.

Em março de 2012 fica concluída a primeira fase da obra de requalificação do Edifício da Antiga Central Termoelétrica de Massarelos, prossequindo os trabalhos de musealização da central, integrados no projeto e apoiados pelo QREN. O montante principal de comparticipação no âmbito desta candidatura respeita à segunda fase da empreitada para reforço e consolidação das naves 1 e 2 do edifício, com início previsto para abril, com o lançamento do concurso.

Não se referem os aspetos muito importantes da contratualização do serviço público e das medidas de consolidação do passivo, que não beneficiaram de condições para serem concretizados após propostas da empresa, por não se encontrarem especificamente contemplados nos documentos estratégicos indicados.

Obrigações de Serviço Público

As obrigações de serviço público no transporte colectivo urbano de passageiros decorrem dos princípios da garantia de prestação do serviço e do acesso universal ao mesmo e correspondem, de uma forma geral, às imposições feitas às empresas transportadoras, no âmbito do regime legal de concessões aplicável.

Estas imposições são muitas vezes acrescidas, no caso das empresas públicas ou de capitais exclusiva ou maioritariamente do Estado, com necessidades de um serviço de transporte com acentuada componente social para um segmento significativo da população beneficiária, geralmente em áreas urbanas e/ou áreas metropolitanas,

Cumpra-lhes, frequentemente, assegurar um serviço de transporte em condições de rendimento marginal ou negativo, como sejam as situações de escassez de procura por servirem áreas populacionais pouco densas ou com baixa mobilidade ou por abrangerem dias/períodos horários de procura ocasional e diminuta.

Também a prática de preços bonificados, nomeadamente a estudantes, menores, reformados ou idosos, sem qualquer compensação financeira directa ao desconto garantido, contribui para acentuar o desequilíbrio económico da exploração.

Com a publicação do Regulamento (CE) nº 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de Outubro, foi finalmente criado o quadro regulamentar geral que irá permitir o estabelecimento de regras claras e objectivas para a fixação das compensações financeiras a atribuir às empresas de transporte público de passageiros pela prática de serviço público, através da contratualização dos respectivos serviços. Em linha com o referido Regulamento Europeu, o Decreto-Lei nº 167/2008, de 26 de Agosto, veio estabelecer, a nível nacional, o regime jurídico aplicável à concessão de subvenções públicas.

Termos Contratuais da Prestação de Serviço Público

No seguimento de uma sugestão da STCP, o Conselho de Administração foi mandatado pelo accionista, na Assembleia-Geral anual de 6 de Abril de 2009, para a elaboração e apresentação de uma proposta de modelo de contratualização da prestação de serviço público entre a STCP e o Estado.

Em 31 de Dezembro de 2009, o Conselho de Administração remeteu às Tutelas Sectorial e Financeira uma proposta de contratualização do Serviço Público, ainda em apreciação.

Esta proposta de contrato implicou um trabalho de preparação intenso e traduz um grande esforço e compromisso da STCP na melhoria da eficiência, na reconversão de activos e numa postura comercial agressiva, promotora da intermodalidade e do transporte público.

Modelo de Financiamento Subjacente à Prestação de Serviço Público

Atualmente não existe um modelo de financiamento subjacente à prestação de serviço público que a STCP assegura. A subsidiação pelas obrigações de serviço público sob a forma de indemnizações compensatórias é assegurada através do Orçamento do Estado.

Não são recebidas dotações de capital para financiamento do investimento.

O Conselho de Administração remeteu em 2010 às Tutelas Sectorial e Financeira uma proposta de recapitalização e reestruturação do passivo da Empresa, ainda em apreciação.