

mento económico e financeiro das empresas públicas, sustendo a degradação do sector.

2 — A resolução do Conselho de Ministros adoptada em 9 de Fevereiro de 1980, no domínio do trabalho, aponta medidas no sentido de os aumentos salariais corresponderem a acréscimos efectivos de produtividade e de a política salarial nas empresas públicas ser condicionada pela situação económico-financeira destas e pela necessidade de reduzir o ritmo de crescimento dos preços.

3 — Do programa anti-inflacionista que o Conselho de Ministros aprovou na mesma reunião de 9 de Fevereiro constam igualmente medidas no sentido de:

3.1 — Articulação da política salarial com a situação económica e financeira das empresas;

3.2 — Racionalização dos métodos de trabalho e de produção;

3.3 — A política de concessão de subsídios às empresas públicas partir da adopção de critérios firmes e medidas concretas que atendam à necessidade de estas empresas contribuírem de forma positiva para a poupança nacional, deixando de exercer uma pressão insustentável sobre o OGE e criando condições para autofinanciamento, e que atendam ao interesse social dos bens e serviços fornecidos ou postos à disposição da colectividade.

4 — O conjunto das medidas que se deixam enunciadas foi adoptado partindo da constatação de que:

4.1 — Os subsídios não reembolsáveis às empresas públicas têm atingido valores elevadíssimos — 26 milhões de contos, de 1977 a 1979, no que respeita ao sector de transportes —, valores estes não comportáveis pelo OGE;

4.2 — Tem-se procedido ao aumento do capital estatutário de empresas públicas, como forma de cobertura de *deficits* acumulados de exploração;

4.3 — Os acréscimos de custos de muitas empresas públicas têm sido compensados exclusivamente à custa de subsídios orçamentais e de aumentos tarifários ou de preços.

II — A situação na Rodoviária Nacional

1 — No que respeita à Rodoviária Nacional, constatou-se, através da análise dos seus resultados de exercício, que têm vindo a ser crescentemente negativos e por valores que não é legítimo subestimar.

2 — No quadro que se segue constata-se a evolução dos *deficits* de exercício, antes e depois do início da atribuição de subsídios à exploração (não reembolsados), indicando-se também o valor dos subsídios atribuídos em cada ano.

	10 ³ contos			
	1976	1977	1978	1979 (estimativa)
Deficit (sem subsídio)	— 632	— 1 095	— 1 670	— 1 866
Subsídio à exploração (não reembolsado)	—	760	950	1 024
Deficit (após dedução do subsídio)	— 632	— 335	— 720	— 842

3 — A situação evidenciada pelo quadro que antecede indica que a Rodoviária Nacional apresenta uma exploração fortemente deficitária, o que decorre quer dos valores negativos apontados, quer da sua

manutenção ao longo de quatro anos consecutivos, quer do agravamento constante que os mesmos valores apresentam.

4 — Da situação apontada decorre que a Rodoviária Nacional vem tendo *deficits* cada vez mais agravados, pese embora a circunstância de o Estado a vir subsidiando com valores sucessivamente mais elevados, a título não reembolsável.

5 — Através do acordo de saneamento económico e financeiro celebrado em 1978, e publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 226, de 30 de Setembro de 1978, o Estado comprometeu-se a subsidiar a empresa, a título de compensação à exploração (imposições de serviço público), com valores que não satisfizesse integralmente nem em 1978 nem em 1979.

6 — Na fixação desses valores, que não satisfizesse inteiramente, o Estado não assumiu as suas responsabilidades empresariais, já que na determinação do montante dos subsídios não recorreu aos critérios a que se obrigou (artigo 15.º do ASEF), assim como a empresa não cumpriu as obrigações assumidas, por não ter fornecido oportunamente os elementos contratualmente conducentes à fixação correcta do valor desses mesmos subsídios.

7 — Observa-se com desgosto que a empresa ainda se não adaptou aos métodos de gestão indispensáveis à assunção das responsabilidades que possibilitem exigir do Estado o cumprimento das obrigações por este assumidas no n.º 2 do artigo 15.º do mencionado ASEF.

III — Superação da situação

1 — A superação, ou minimização dos efeitos da situação descrita, terá de passar por uma reflexão sobre o posicionamento da Rodoviária Nacional no contexto do sector dos transportes em Portugal e pela adopção das medidas indispensáveis ao pleno cumprimento das responsabilidades decorrentes desse posicionamento.

2 — Dentro dessa reflexão surgem como elementos primordiais:

2.1 — A necessidade de projectar e viabilizar uma empresa pública de transportes com especial responsabilidade na satisfação de necessidades sociais impreteríveis em muitos centros urbanos de grande densidade populacional, nas zonas suburbanas e em zonas do interior, tradicionalmente carenciadas;

2.2 — A necessidade de clarificar o perfil de uma empresa que, concebida essencialmente para o transporte público de passageiros, se encontra enredada num conjunto de actividades secundárias, ditas complementares;

2.3 — O facto de, não representando a Rodoviária Nacional, em termos absolutos, a situação mais grave no contexto das empresas públicas do sector de transportes, ser aquela que, em termos de dinâmica de adaptação decorrente da juventude da sua estrutura, mais facilmente se poderá reajustar e responder às exigências que a colectividade e o Estado lhe podem e devem exigir.

3 — Para a prossecução dos objectivos em que se deve inserir a Rodoviária Nacional, consideram-se como medidas a adoptar prioritária e rapidamente as que visem:

3.1 — A definição do perfil de oferta da Rodoviária Nacional, em termos de distinção clara entre a actividade básica da empresa, acima referenciada, e que

justifica e legitima a sua erecção em empresa pública e o esforço financeiro do Estado, e as actividades acessórias, ditas complementares, que, só por arrastamento resultante da nacionalização de capitais privados, se entende estejam a ser prosseguidas pela mesma empresa, para elas não vocacionada (veja o artigo 5.º do ASEF).

3.1.1 — Como é óbvio, as consequências desta distinção não deverão, de modo algum, ser implementadas em prejuízo da Rodoviária Nacional, como empresa de serviço público.

3.2 — A racionalização e optimização da exploração, designadamente no que respeita a custos tipos de oferta de serviços, cuja implementação terá de ser apreciada tanto pelo seu objectivo social como pela sua componente «custo económico».

3.3 — A reformulação urgente do Acordo de Saneamento Económico e Financeiro, ao abrigo do respectivo artigo 26.º, em bases realistas, adequadas às necessidades da empresa como prestadora de um serviço público de eminente utilidade social — única característica que legitima (artigo 15.º) um esforço financeiro do Estado, traduzido na atribuição de indemnizações ou compensações à exploração.

3.4 — Como pressuposto à revisão e correcção do Acordo de Saneamento Económico e Financeiro, e à racionalização da exploração, a adopção de um sistema de contabilidade analítica, e a introdução dos adequados instrumentos de gestão que permitam dar resposta pronta e correcta à necessidade de determinação dos elementos indispensáveis ao apuramento das indemnizações compensatórias a suportar pelo Estado (veja o artigo 15.º do ASEF).

3.5 — A racionalização da utilização dos meios humanos ao serviço (cerca de 12 000 na exploração do serviço público), por forma a, sem prejuízo da política de pleno emprego prosseguida pelo Governo, ser procurada a optimização da utilização do pessoal.

3.5.1 — Dentro deste objectivo merecem menção especial a implementação do sistema de agente único e a racionalização dos horários de trabalho.

3.5.2 — O sistema de agente único no sector do movimento, apesar de vir sendo sentido como necessidade inadiável, em termos de investimento de produtividade e em termos de alinhamento por serviços congéneres estrangeiros, encontra-se ainda em fase experimental de implantação insignificante.

3.5.3 — A racionalização dos horários de trabalho, em bases tecnicamente correctas, implica o alargamento dos períodos de intervalo para descanso e refeição, de forma a possibilitar a oferta do serviço nas melhores condições de quantidade e de qualidade nas horas em que a sua procura é mais acentuada.

3.5.3.1 — Neste domínio, não pode o Governo deixar de estranhar o comportamento sindical de resistências à introdução de um regime tecnicamente adequado à prossecução do serviço público a cargo da Rodoviária Nacional, quando é certo que no sector privado concorrente, e mediante acordo em contratação colectiva recente, a organização sindical aceitou livremente a adaptação dos horários de trabalho às condições específicas da exploração, tanto no sector de passageiros como no de mercadorias.

3.5.4 — As medidas que neste domínio se preconizam, além do impacte positivo que irão ter na gestão da empresa, contribuirão para a racionalização dos custos e significarão o contributo do pessoal

para a recuperação e saneamento de uma empresa cuja actividade deve ser analisada em termos de competitividade.

3.5.5 — Ainda em matéria de contributo do pessoal para a racionalização da exploração da Rodoviária Nacional, entende o Conselho de Ministros dever salientar os seguintes aspectos:

3.5.5.1 — Ainda em 1979, concedeu o Governo à Rodoviária Nacional um subsídio não reembolsável de 135 000 contos, condicionado à alteração do horário de trabalho do pessoal do movimento. A posição sindical a essa alteração impede a verificação da condição a que se encontra sujeito aquele subsídio e impede a Rodoviária Nacional de dispor de uma verba que lhe é indispensável para a cobertura de encargos assumidos por força da convenção colectiva de trabalho de 1979.

3.5.5.2 — Foi recentemente concluída a negociação de uma tabela salarial para vigorar na Rodoviária Nacional durante o ano de 1980. Apesar de esse acordo constituir um aspecto parcelar de uma negociação que abrangia, além da tabela salarial, diuturnidades e modificação de horários de trabalho, e de essa negociação se encontrar defraudada pela atitude sindical já referida, deseja salientar-se que o Governo não levantará obstáculos à publicação e subsequente entrada em vigor da tabela negociada, com todos os efeitos que lhe foram atribuídos.

3.5.5.3 — Quanto à atribuição de diuturnidades, pode vir a ficar comprometida se a atitude sindical já apontada continuar a inviabilizar a instituição, em termos negociados, de horários compatíveis com as necessidades de exploração da empresa.

4 — O conjunto das medidas cuja implementação vem sendo preconizada não afecta a adopção de outras que possam vir a ser encaradas numa perspectiva política envolvente de ordem mais geral.

5 — Não pode deixar de se evidenciar que a maior parte, ou mesmo a totalidade, das medidas apontadas no anterior n.º III, 3, não são inovadoras, já que se encontravam formuladas ou, pelo menos, estavam subjacentes à reorganização da Rodoviária Nacional e justificaram a celebração do Acordo de Saneamento Económico e Financeiro de 1978.

IV — Decisão

1 — Tendo em conta o que se deixa referido, o Conselho de Ministros, reunido em 23 de Fevereiro de 1980, resolveu, ao abrigo dos artigos 3.º, n.º 1, e 4.º, n.º 1, ambos do Decreto-Lei n.º 353-H/77, de 29 de Agosto:

- a) Declarar em situação económica difícil a Rodoviária Nacional, E. P.;
- b) Incumbir o conselho de gerência de apresentar, no prazo máximo de sessenta dias, para os efeitos da alínea d) do n.º 1 do artigo 5.º, uma proposta concreta de reformulação do Acordo de Saneamento Económico e Financeiro de 1978 e propostas que visem a consecução dos objectivos sumariamente descritos na enunciação de medidas (III, 3);
- c) Incumbir o conselho de gerência da empresa de, para além da aplicação imediata de medidas que se enquadrem no disposto nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 5.º do

mencionado diploma, apresentar, no prazo máximo de trinta dias, uma proposta de medidas concretas, a especificar nos termos do n.º 2 do artigo 4.º;

d) As medidas a que se refere a alínea anterior são determinadas pelo período de noventa dias, eventualmente prorrogável por despacho ministerial conjunto, se a situação o aconselhar;

e) A evolução da situação da empresa será acompanhada pelos Ministros do Trabalho, das Finanças e do Plano e da tutela, nos termos do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 353-H/77, de 29 de Agosto.

Presidência do Conselho de Ministros, 28 de Fevereiro de 1980. — O Primeiro-Ministro, *Francisco Sá Carneiro*.

Secretaria-Geral

Segundo comunicação do Ministério da Agricultura e Pescas, o Decreto Regulamentar n.º 71-B/77, publicado no 12.º suplemento ao *Diário da República*, 1.ª série, n.º 299, de 29 de Dezembro de 1979, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com as seguintes inexactidões, que assim se rectificam:

No título da secção 1 do capítulo II, onde se lê: «Dos serviços», deve ler-se: «Dos órgãos».

No artigo 8.º, alínea d), onde se lê: «... com outros organismos ou entidades oficiais privados, ...», deve ler-se: «... com outros organismos ou entidades oficiais e privados, ...»

No artigo 22.º, onde se lê: «A Divisão de Análise e Gestão de Empresas compete:», deve ler-se: «A Divisão de Apoio na Gestão das Cooperativas compete:».

No título do mapa anexo, onde se lê: «... se refere o artigo 33.º», deve ler-se: «... se refere o artigo 31.º»

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 3 de Março de 1980. — Pelo Secretário-Geral, *Joaquim Brandão*.

Para os devidos efeitos se declara que a Resolução do Conselho de Ministros n.º 69/80, publicada no *Diário da República*, 1.ª série, n.º 47, de 26 de Fevereiro de 1980, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com a seguinte inexactidão, que assim se rectifica:

No n.º 2, onde se lê: «... Decretos-Leis n.ºs 329-A/74, de 10 de Junho, ...», deve ler-se: «... Decretos-Leis n.ºs 329-A/74, de 10 de Julho, ...»

Secretaria-Geral da Presidência do Conselho de Ministros, 5 de Março de 1980. — Pelo Secretário-Geral, *Joaquim Brandão*.

Segundo comunicação da 5.ª Delegação da Direcção-Geral da Contabilidade Pública junto do Ministério do Exército, a declaração publicada no 11.º suplemento ao *Diário da República*, 1.ª série, n.º 300, de 31 de Dezembro de 1979, e cujo original se encontra arquivado nesta Secretaria-Geral, saiu com as seguintes inexactidões, que assim se rectificam:

Onde se lê:

Códigos				Rubricas	Em contos	
Capítulo	Divisão — Subdivisão	Classificação			Reforços e inscrições	Anulações
		Funcional	Económica			
...
06	01			Departamento de Finanças		
				Despesas gerais		
			06.00	Abonos diversos — Numerário:		
		2.02.0	06.00	A) Subsídio de deslocação	28 000	-
			14.00	Deslocações — Compensação de encargos:		
		2.02.0	14.00	B) Pessoal militar	60 000	-
50	16			Investimentos do Plano		
	01			Investigação e desenvolvimento tecnológico		
				Chefia do Serviço Cartográfico do Exército — Cartografia		
		2.02.0	27.00	Itens não duradouros — Outros	1 200	-
...