

## Célula do PCP no Metropolitano de Lisboa

Aos Trabalhadores:

### **Intensifica-se a ofensiva contra a nossa Empresa (a "falência técnica" é uma falácia!)**

As recentes notícias sobre a situação económica do Metropolitano de Lisboa - "*em falência técnica*" de acordo com os títulos da imprensa - deixaram bem patente três realidades:

1. Elas surgiram no dia da realização da greve dos transportes baseadas num relatório do Tribunal de Contas de Fevereiro, e disponível na Internet há cerca de um mês. Este facto, deixa bem patente o papel da Comunicação Social, cada vez mais um instrumento da propaganda ideológica das classes dominantes, que quis, num dia de luta dos trabalhadores dos transportes, apresentar um pretense "facto" justificador das suas políticas.
2. O próprio relatório do Tribunal de Contas, apresentado como justificador dessa conclusão da falência do Metropolitano de Lisboa, se encarrega de contrariar as "conclusões" dos "analistas" do costume, que de imediato concluíram (ou melhor, tentaram levar os cidadãos a concluir) da necessidade da privatização da Empresa. Mas a situação real da empresa (económica e não só), não interessa a estes senhores, simplesmente lhes interessa produzir argumentos que apoiem a tese querida a quem lhes paga: entregar o Metro ao capital privado.
3. O Metro está no quadro do assalto à economia portuguesa, conjugado entre o capital financeiro e o capital industrial, entre os especuladores e as grandes multinacionais. Um assalto que a manterem-se as políticas de direita subservientes ao grande capital terminaria na completa destruição da soberania nacional e imporia gravíssimos – e ainda maiores - retrocessos sociais ao nosso povo.

### **Relatório do Tribunal de Contas sobre o Metro:**

#### **Um documentos de que tantos ouviram falar, muitos citaram e poucos leram!**

Alguns factos contidos no relatório do Tribunal de Contas ao Metropolitano de Lisboa:

1. No período entre 2003-2007, a Empresa realizou **investimentos de 508 milhões** de Euros, dos quais apenas 208 milhões foram objecto de subsídios ao investimento (onde 135 milhões de fundos comunitários). Ou seja, em cinco anos, realizou 300 milhões de euros de investimentos públicos plenamente assumidos pela sua estrutura financeira.
2. No mesmo período, a empresa pagou **436 milhões de euros de juros**, dum passivo à banca criado por estes e anteriores investimentos.
3. O passivo da empresa agravou-se 765 milhões de euros no período, ou seja, apenas mais 30 milhões que a soma das duas verbas referidas anteriormente.
4. Só destes dados, é já possível concluir três questões muito importantes: Que a maioria dos "prejuízos" do Metro são fruto do investimento (na expansão e modernização das linhas, essencialmente), medidas necessárias ao desenvolvimento do país, mas que por serem sempre anunciadas por Ministros e Secretários de Estado, a maioria dos cidadão pensa serem suportadas pelo Orçamento de Estado (como deveria ser) mas são na realidade suportadas pelos Orçamentos das Empresas Públicas; Que o Governo ao decidir subfinanciar os investimentos que decide que o Metro deve realizar, cria uma excelente oportunidade para a Banca, que encontra nas Empresas

Públicas um filão (um cliente que não apresenta riscos e paga 436 milhões de euros de juros); que o passivo do Metropolitano é criado por opções políticas que visam servir a banca e criar a situação justificadora da privatização quando o grosso dos investimentos estiver concluído (assumindo então o Estado o passivo, "limpando" a Empresa).

5. Encontram-se por pagar, desde 2003, **30 milhões de Euros** referentes ao aumento do seu capital, o que levou, só por esta questão, ao pagamento acumulado de "*61 milhões de euros em juros, ou seja, o dobro do montante de capital que deveria ter sido oportunamente realizado*".

6. É o próprio Tribunal de Contas quem reconhece que o montante das **indenizações compensatórias está aquém das necessidades** para fazer face aos custos de exploração, ao que acresce o seu pagamento tardio, provocando nova necessidade de recurso à banca privada. A que o PCP ainda acrescenta o facto de serem proporcionalmente menores que as pagas às empresas privadas.

7. A distribuição das **receitas dos passes intermodais**, feita em benefício das entidades privadas de transporte, onde se aponta que só em 2008 o Metro terá **perdido 12 milhões** de euros por via deste desajuste da realidade, já que as receitas dos passes intermodais são pagas de acordo com um estudo de 1989!

8. A situação é tal que o Tribunal de Contas afirma explicitamente "**É inexplicável a contínua apatia e delonga, por parte do Estado, em sanear esta situação, que muito prejudica as suas empresas públicas de transportes colectivos**". Infelizmente, a explicação existe e até é simples: O Estado encontra-se ao serviço dos interesses privados, o Governo tem por objectivo criar as condições para privatizar as empresas de transportes e beneficiar a banca privada.

9. E não é já só o PCP, mas o próprio Tribunal de Contas que conclui; "*o Estado, ao não deixar qualquer outra alternativa às empresas para a prossecução da actividade e investimentos, estes aprovados pela tutela, senão o recurso ao endividamento, não só contribui para a deterioração económica e financeira das empresas, como, por outro lado, tal prática não fica evidenciada no défice orçamental e, portanto, constitui-se como uma forma de desorçamentação, projectando para as gerações futuras os encargos decorrentes dos elevados compromissos hoje assumidos.*"

10. O Tribunal de Contas expressa ainda que "*em termos globais, o metropolitano presta um serviço de crescente qualidade, com tempos de viagem e frequência aliciantes*", e reconhece, como o PCP sempre defendeu, que a intermodalidade é uma questão central, quer para a eficácia do sistema de transportes, quer para a própria racionalização financeira e económica dos investimentos, nomeadamente quando afirma "*A cidade de Lisboa continua a não ser servida por uma efectiva intermodalidade*", que se deveria optar pela "*via bem mais eficaz da concertação entre as respectivas ofertas de serviço de transportes*" e que "*a perspectiva intermodal deve sobrepor-se à óptica do operador isolado, privilegiando a lógica da complementariedade modal à da concorrência*". São assim as próprias premissas do Relatório do Tribunal de Contas que impõe uma conclusão: a racionalidade do sistema é afectada pela propriedade privada das empresas, quando o que se deveria fazer era reconstruir a propriedade pública de toda a rede e promover uma gestão dos investimentos e da exploração numa lógica de intermodalidade.

11. E mesmo quando o relatório, reflectindo a perspectiva de classe de quem o elaborou, reafirma a tese da necessidade de redução dos custos com o trabalho (seguramente das poucas questões que verão a luz do dia na comunicação social, como aconteceu recentemente com a Carris), é também o próprio relatório que se encarrega de contrariar essa argumentação, **desde logo quando reconhece que a empresa em 5 anos pagou tanto em juros à banca como em custos com o pessoal!**

## **Concluindo:**

**Os dados reais do Relatório do Tribunal de Contas demonstram como é artificial a situação de “falência técnica” do Metropolitano de Lisboa. Bastaria que os investimentos estruturantes (que nenhum privado fez, faria ou fará) sejam assumidos directamente pelo Orçamento de Estado (e realizados de acordo com as reais possibilidades e prioridades do país, que para tal deveria servir o PIDDAC) e pelos fundos comunitários, e que a Empresa receba das compensações indemnizatórias e do passe social na mesma proporção que as operadoras privadas, e o Metro estaria hoje numa excelente saúde financeira e seriam mais claros os lucros que representa para o Estado Português.**

É esta realidade, e o facto de que após privatização se procederia ainda ao aumento de tarifas, à redução da oferta e a uma intensificação da exploração dos trabalhadores, que torna apetecível para o capital privado o Metropolitano de Lisboa.

Aproxima-se uma batalha decisiva para o futuro do Metropolitano de Lisboa. De um lado, os parasitários interesses económicos privados, com toda a sua panóplia de agentes e instrumentos (Governo, Administrações, Comunicação Social, comentadores “encartados”, etc). Mas do outro, além dos trabalhadores, do seu Partido e do movimento sindical de classe, encontrarão ainda o conjunto da população portuguesa profundamente atingida por esta política, saibamos nós construir a unidade na luta que uma situação como a que vivemos impõe. E temos toda a confiança que saberemos vencer esta batalha, para a qual partimos armados com o maior instrumento de todos: **a verdade, o facto de o caminho que defendemos ser o único que permitirá o desenvolvimento e o progresso económico e social de Portugal e dos Portugueses.**

**Em unidade, a luta é o caminho!**

30 de Abril de 2010  
Célula do Partido Comunista Português  
no Metropolitano de Lisboa