

Contributos para um Dossier sobre a Privatização dos Transportes Públicos

Tema: A Dívida das Empresas Públicas de Transportes

Conteúdo:

- **Artigo do Avante 24/02/2011 “Sobre a Dívida das Empresas Públicas de Transportes”**
- **0. Além da desorçamentação, do subfinanciamento e do serviço da dívida, existem outras que justifiquem a realidade financeira destas empresas?**
- **1. Exemplos do Metropolitano de Lisboa**
- **2. O Exemplo da Transtejo e Soflusa**
- **3. O exemplo da TAP**
- **4. Elementos sobre a Metro do Porto e Fertágus**
- **5. Desenvolvendo o tema “As medidas tomadas pelo governo (redução de custos operacionais em 15%, redução da massa salarial em 5%) tem qualquer impacto significativo sobre a dívida das empresas públicas? Têm sequer esse objectivo?”**
- **6. Desenvolvendo o tema “A privatização da exploração dos transportes públicos resolve algum problema, nomeadamente o da dívida? Ou agrava-os todos?”**

Sobre a dívida das Empresas Públicas de Transportes Avante, 24/02/2011

Prepara o Governo a privatização das empresas públicas de transportes, para o que se desenvolve uma gigantesca e prolongada ofensiva ideológica, que assenta num debate superficial, recheado de slogans e sofismas.

A “dívida das empresas públicas de transportes” é um dos argumentos usados regularmente na manipulação mediática da opinião pública. A apresentação de títulos bombásticos, como “Metro em falência técnica” ou “Empresas públicas devem 10 mil milhões”, procura criar um quadro favorável à privatização. Para defender a nossa dama, poderíamos simplesmente lembrar que todas as empresas têm dívida, e por exemplo, só a Galp tem uma dívida de 16 mil milhões construída depois de privatizada, e não vemos os mesmos ideólogos do sistema a reivindicar a sua nacionalização.

Como aprenderam com Goebels, esta campanha assenta num facto verdadeiro: a dimensão da dívida das empresas públicas de transportes é hoje um importante mecanismo de asfixia dessas empresas - em 2009, em 8 empresas (Refer, CP, Carris, Metro Porto, STCP, Transtejo, Metro Lisboa, TAP) essa dívida era de 10379 milhões de Euros, gerando encargos financeiros anuais superiores a 564 milhões de Euros.

Mas todo o resto da campanha é uma grosseira manipulação, que escamoteia como se criou esta dívida, quem conduziu e beneficiou com este processo, e como as privatizações resolvem ou agravam o problema. Ou seja, se este endividamento reclama o prosseguimento de 34 anos de política de direita, com a privatização, ou se reclama uma radical ruptura com esta política, como o PCP propõe. Tentemos pois apresentar as questões centrais do processo de criação desta dívida:

1. A maior parte da dívida é responsabilidade da desorçamentação. Os sucessivos governos transferiram o grosso dos investimentos públicos – sobretudo de modernização das infraestruturas – para as Empresas, retirando-os de onde estiveram durante muitos anos, o PIDDAC e o Orçamento de Estado, e obrigando as Empresas a contrair empréstimos avultados. Conseguiram assim um objectivo imediato no quadro da política de redução do défice público imposto pela UE, já que dele desaparecia uma importante fatia do investimento. Mas esta desorçamentação serviu também o sector financeiro, garantindo-lhe clientes avalizados pelo Estado, sem risco, e que contribuíam para os lucros da banca. É o próprio Tribunal de Contas que demonstra, no caso de Metropolitano de Lisboa por exemplo, que são os empréstimos para a expansão da rede e os seus juros que explicam uma realidade financeira que, pela exploração, é cada vez mais positiva.

2. Um segundo factor para o crescimento desta dívida é o subfinanciamento. Ao longo dos anos o Estado decidiu (bem, mas cada vez menos) uma política de preços inferior aos custos de produção, pelas quais deveria pagar às empresas de transporte as correspondentes indemnizações compensatórias, que paga tarde e, no caso das públicas, por valores inferiores aos reais! Esta política, praticada durante mais de 20 anos, e com o diferencial sempre acrescido ao endividamento das empresas, é um forte contribuinte para a situação actual. Exemplificando, a CP, em 2010, recebeu de indemnizações compensatórias por todo o serviço internacional, nacional, regional e suburbano a verba de 34,7 milhões de Euros enquanto a Fertágus (privada), por uma única linha suburbana, recebeu 9,7 milhões.

3. Esta dívida é ainda crescentemente amplificada pelos serviços da própria dívida, que obrigam as empresas a endividarem-se para pagar os juros da dívida, suportando ainda juros cada vez mais elevados. Para 2011, só a CP, mesmo depois de todos os cortes projectados, prevê crescer a dívida em 200 milhões de Euros, por contração de novos empréstimos para fazer face à dívida e às amortizações.

4. Uma dívida pública que já está a suportar os lucros das concessões privadas. Como assume o próprio Tribunal de Contas, o Estado desvia verbas de milhões do passe social das públicas para as privadas, ao mesmo tempo que por via das indemnizações compensatórias assume o défice de exploração das privadas mas não das públicas. E porque o investimento sem o qual a exploração privada não seria possível foi todo assumido pelo Orçamento de Estado ou transferido para a dívida das empresas públicas, como podemos constatar na construção do Metro do Porto e na circulação ferroviária sobre o Rio Tejo, onde a exploração está já entregue aos privados. Mas quem pagou os investimentos realizados, quem pagou a construção das linhas de Metro no Porto, quem colocou a ferrovia na ponte, quem construiu as estações, quem comprou o material circulante? Este investimento, superior a 3 mil milhões de euros, só foi possível porque assumido pelas empresas públicas CP, REFER e Metro do Porto. Os operadores privados pagam agora um aluguer por estes serviços que, quando cobre as despesas de exploração, nunca cobre as despesas de investimento.

A privatização resolveria o problema da dívida? Ou agravava-o, trazendo ainda novos problemas?

Como já acontece com a Fertágus e a ViaPorto, as privatizações transfeririam a exploração dos serviços de transporte em condições de gerar lucros para o sector privado, mas manteriam a dívida no sector público. Ficando o Estado ainda em piores condições para amortizar a dívida, ao transferir as receitas geradas pelo investimento público para os lucros do sector privado. Agravando ainda todos os problemas estruturais da nossa economia, ao subordinar um sector estratégico para toda a economia à busca de lucros de um grupo económico, com os impactos negativos a fazerem-se sentir a montante e juzante do sector. E quando os capitais das empresas privadas são estrangeiros – e são-no tendencialmente em todas – a exportação desses lucros agrava ainda mais as consequências negativas para o país.

Concluindo:

- 1. A dimensão da dívida das empresas públicas de transportes não é o resultado inevitável de uma gestão pública, mas antes reflecte:** a opção de desorçamentar milhares de milhões de euros de investimento público, passando-os para o passivo das empresas públicas; a opção de subfinanciar os défices de exploração das empresas públicas; a opção de recorrer a novo endividamento para pagar os encargos da dívida.
- 2. É a Dívida pública que está - e irá – suportar as lucrativas concessões privadas:** porque o investimento que permitiu concessionar a exploração está todo contido na dívida pública (empresas ou Estado) ou será todo transferido para lá; porque o Estado assume – na prática - o défice de exploração das privadas, o que não faz com nenhuma empresa pública.
- 3. A formação desta dívida teve dois grandes beneficiários, e a privatização serve os mesmos interesses – de classe:** do sector financeiro, que recebe anualmente centenas de milhões de euros de juros de empréstimos avalizados pelo Estado; do capital interessado na apropriação deste sector estratégico, que viu o Estado assumir os investimentos sem os quais a exploração privada não seria rentável;
- 4. Esta dívida, e as opções que a criaram, tem responsáveis políticos,** os partidos que há 34 anos vão rodando nos Governos, e nas Administrações das Empresas Públicas e Privadas: PS, PSD e CDS.
- 5. As privatizações não resolverão o problema da dívida,** pois esta não se esfumará no ar nem será privatizada, mas colocarão as futuras gerações com ainda maiores problemas em resolver este e outros problemas gerados pela política de reconstrução do capitalismo monopolista.
- 6. Apresentar as políticas em curso, de redução de salários e de serviços, como destinadas a resolver o problema financeiro destas empresas é pura demagogia.** Aliás, qualquer subida de 0,1% na taxa de juro destas empresas transfere para os especuladores tudo o que está a ser roubado aos utentes e aos trabalhadores, e é muito! .

Anexos:

0. Além da desorçamentação, do subfinanciamento e do serviço da dívida, existem outras que justifiquem a realidade financeira destas empresas?

É evidente que sendo estas as questões que estruturaram a realidade financeira destas empresas, existem um vasto conjunto de outras razões, ligadas às opções de gestão, que contribuem para agravar a situação. Mas não serão aqui tratadas em pormenor porque não desempenham o papel central (consultorias externas de milhões de euros; compras e despesas injustificadas; ausência de investimento reprodutivo; regalias e salários luxuosos das administrações e direcções; gastos em propaganda governamental; a decisão de comprar a VEM no caso da TAP; etc.). Mas são – no seu conjunto – uma parte importante do problema.

Da mesma forma, os modelos de gestão implementados nos últimos 20 anos, orientados para preparar estas empresas para a sua privatização, também contribuíram para esta realidade financeira, bem como o afastamento crescente dos trabalhadores do controlo de gestão efectivo, com a falta de transparência na gestão que isto provocou.

Mas todas estas razões traduzem a mesma realidade. A responsabilidade dos sucessivos governos e conselhos de administração, a responsabilidade das políticas de direita orientadas para a reconstrução do capitalismo monopolista, e não dos trabalhadores ou do carácter público destas Empresas. Também para estas questões a solução não é a privatização, mas sim um sector público gerido por um poder político ao serviço dos trabalhadores e do povo.

Por último, importa sublinhar que esta questão da dívida das empresas não é, e não pode ser vista, como a questão central da avaliação das políticas a desenvolver no quadro da rede de transportes. Seria como avaliar uma política olhando apenas para os seus custos, sem atentar nos ganhos. Como se ilustra no ponto 6 com o exemplo da TAP, os investimentos neste sector estratégico têm reflexos em toda a economia nacional e na qualidade de vida das populações, que são o critério determinante para avaliar da importância dos investimentos realizados. A necessidade de abordar com este detalhe a questão da dívida das empresas prende-se, antes de mais, com o facto de esta questão estar a ser utilizada como factor de promoção da privatização das empresas, quando de facto é mais uma razão para a ruptura com as políticas em curso.

1. Exemplos do Metropolitano de Lisboa

O relatório do Tribunal de Contas ao Metropolitano de Lisboa reconhece que 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.

E que no mesmo período, a empresa pagou 436 milhões de euros de juros, dum passivo à banca criado por estes e anteriores investimentos. Como o agravamento do passivo da empresa no período foi de 765 milhões de euros, excedeu em apenas mais 30 milhões a soma das duas verbas referidas anteriormente, e é inferior às receitas desviadas do passe social, do Metro para as privadas de passageiros, que só em 2008 foram de 12 milhões de euros (repetimos, dados do próprio Tribunal de Contas!).

Deixando transparente que, como já dissemos:

- 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 foram suportadas pelos Orçamentos das Empresas Públicas e não pelos Orçamento de Estado;
- Que o Governo ao subfinanciar os investimentos que decide e a própria exploração, criou uma excelente oportunidade para a Banca, que encontra no Metro um filão (um cliente que não apresenta riscos e paga 436 milhões de euros de juros em 5 anos);
- 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).

Que estas conclusões estejam em relatórios do próprio Tribunal de Contas e tudo se continue a processar como se o problema estivesse no serviço público é demonstrativo das intenções do Governo de todos os que defendem as privatizações do sector de transportes.

2. O Exemplo da Transtejo e Soflusa

Já empresas como a Transtejo e a Soflusa, onde o padrão é o mesmo, mas o volume de investimento não é tão elevado como no Metropolitano, permite-nos ter um ideia mais precisa do peso do subfinanciamento da exploração. No relatório do Tribunal de Contas às duas empresas, pode-se ler *“Entre 2007 e 2009, em termos acumulados, o Estado financiou 37% do défice operacional das empresas (entregou 31,8 milhões de euros em indemnizações compensatórias) e 34% dos investimentos realizados (transferiu 9,1 milhões de euros através do PIDDAC)”* Em 2009 o endividamento bancário atingiu 99,4 milhões de euros, crescendo 30% (23 milhões de euros) face a 2007, e absorvendo em encargos financeiros 11,8 milhões de euros (24,3% do volume de negócios gerado pelas empresas).

3. O exemplo da TAP

No caso da TAP a desorçamentação fez-se a coberto de directivas europeias para o sector aéreo (sector onde a liberalização conduzida pela UE está mais avançada). Estas directivas proibem os Estados de apoiar companhias nacionais. Desde 1997 que a TAP só contribui para o Orçamento de Estado (em 2010 gerou receitas directas diversas superiores a 200 milhões de Euros para o OE). A dívida da TAP, de 614 milhões de Euros, é assim resultado directo dessa política, que impuseram à TAP o pagamento de 108 milhões em juros nos últimos dois anos. Essa dívida pura e simplesmente não existiria se o Estado tivesse feito retornar à Empresa uma pequena parte do que dela recebe no Orçamento de Estado!

4. Elementos sobre a Metro do Porto e Fertágus – onde já se constata o carácter público da dívida e privado dos lucros de exploração

A construção do Metro do Porto e a circulação ferroviária sobre o Rio Tejo são dois exemplos importantes, pois a sua exploração está já entregue aos privados (e até ao mesmo privado, o grupo Barraqueiro). No caso da ligação sobre o Rio Tejo, esta está concessionada à Fertágus (grupo Barraqueiro), no caso do Metropolitano do Porto, é a Metro do Porto (pública) que tem a concessão e a ViaPorto (da Prometro, do grupo Barraqueiro) que tem a subconcessão.

O primeiro dado é quem pagou os investimentos realizados? Não foi a Barraqueiro que construiu o Metro, nem colocou a ferrovia na ponte, nem construiu as estações, nem comprou o material circulante. Esses investimentos foram financiados pelo Estado e pela UE (ou seja, pelos nossos impostos) e a parte de leão, que não foi financiada pelo Estado, continua colocada na dívida das

empresas públicas que concretizaram o investimento, seja na Metro do Porto, seja na Refer, seja na CP. A construção das infraestruturas, a existência das oficinas e a aquisição de material circulante, num investimento global superior a 3 mil milhões de euros, só foi possível porque assumido pelas três empresas públicas referidas.

Os operadores privados pagam agora aluguer por estes serviços, que mesmo quando cobre as despesas de exploração, nunca cobre as despesas de investimento. E recebem ainda indemnizações compensatórias para a exploração privada dessas linhas, no caso da Fertágus mais de 180 milhões de euros nos últimos 6 anos – mais que os lucros de todo o grupo Barraqueiro!

Assim os lucros da Barraqueiro resultam directamente do desvio de verbas do orçamento de Estado e na acumulação de prejuízos para as empresas públicas que suportam os encargos da dívida. Realidade que não preocupará sobremaneira os donos da Barraqueiro, mas que agravam a situação real das contas públicas – por muita propaganda em sentido contrário que a manipulação de dados permita.

Se olharmos para as contas da empresa pública Metro do Porto, e para o relatório do Tribunal de Contas sobre a mesma, constatamos que *“76% do montante dos investimentos totais, concretizados até 2007, foram financiados por passivo remunerado, sobretudo por empréstimos bancários, que acarretaram pesados encargos financeiros”*, só entre 2003 e 2007 esses encargos foram de 217,6 milhões de euros.

Mas além do endividamento pelo investimento, cujos encargos recaem sobre a empresa pública, ainda se acresce que a própria exploração e concessão se desenvolve num quadro em que o público assume os encargos e o privado recolhe os lucros. Olhando novamente o mesmo relatório do TC, e reportando-nos ao ano de 2007 aí discriminado, podemos ver que dos 26,6 milhões de euros arrecadados pela Metro do Porto pelo transporte de passageiros, 45,6 milhões de euros foram para remunerar a empresa subconcessionária da operação, 15,3 milhões para pagar as rendas de leasing dos veículos que a empresa privada explora, e 2,7 milhões foram para pagar a fiscalização da Operação Comercial, donde $26,6 - 45,6 - 15,3 - 2,7$ milhões de euros perfazem um total de 36 milhões de euros de prejuízo, que se reduzem para 25,3 milhões de prejuízo depois de recebidas as indemnizações compensatórias, valor que se soma à dívida da empresa. Tal como anteriormente apontado, mesmo com a concessão privada, a dívida das empresas públicas não pára de aumentar, antes pelo contrário, pois agora tem ainda que suportar os lucros do privado.

É o próprio TC que reconhece o falhanço deste modelo de exploração privado, quando assume que *“a Empresa encontra-se descapitalizada, numa preocupante situação deficitária, com o crescimento exacerbado da sua dívida, porque a construção do sistema de metro ligeiro da AMP e o seu funcionamento assentam, maioritariamente, no endividamento, o qual, se não for contido dentro de limites razoáveis e comportáveis, empurrará a Metro do Porto para uma situação económica e financeira insustentável, podendo pôr em causa os parâmetros de qualidade com que o serviço público a seu cargo tem vindo a ser prestado e, bem assim, a eficácia da aplicação dos dinheiros públicos já empreendidos neste sistema de transporte.”*

5. Desenvolvendo o tema “As medidas tomadas pelo governo (redução de custos operacionais em 15%, redução da massa salarial em 5%) tem qualquer impacto significativo sobre a dívida das empresas públicas? Têm sequer esse objectivo?”

Comecemos pelo mais fácil de desmontar – o impacto real da redução da massa salarial sobre as contas das empresas públicas. Uma redução de 5% da massa salarial da CP corresponde, grosso modo, a uma poupança em 2011 de 8 milhões de Euros. Quando só as pagamento dos juros vão exigir 180 milhões de Euros em 2011. Aliás, mesmo que - por absurdo - a CP não pagasse salários em 2011 e se mantivesse a operar, o valor roubado por esta via não seria suficiente para pagar os juros da dívida.

Da mesma forma, a redução de 15% nos custos operacionais, não altera de forma significativa esta realidade. Implicando, na CP, um vasto conjunto de despedimentos – entre 900 e 1500 – e uma brutal redução de serviços (encerramento de serviços, redução de circulações) que prejudicam os utentes e as receitas da própria empresa, não se traduz em qualquer alteração significativa da realidade financeira.

Como aliás as contas da CP assumem, mesmo depois das medidas previstas no Orçamento de Estado, a realidade financeira no final de 2011 será pior que no início de 2011 – fruto das amortizações da dívida.

Estas medidas não resolvem nenhum problema da CP, e criam novos problemas para o país. Estariamos perante um completa incompetência do Governo se uma outra realidade não iluminasse a lógica destas medidas. É que elas têm um outro objectivo – preparar a privatização das empresas, prosseguindo a sangria de recursos públicos para os bolsos privados.

É o verdadeiro objectivo do Governo – as privatizações – que tornam claro o porquê das reduções salariais e dos cortes de 15% nas despesas estruturais.

Só quando olhamos para as privatizações como o objectivo central das políticas em curso estas adquirem um sentido.

Para facilitar o processo de privatização, o governo limpará os passivos das empresas, quer transferindo directamente essas dívidas para o Orçamento de Estado, quer mantendo a dívida nas partes não privatizadas das empresas. De uma forma ou outra essa dívida regressará ao Orçamento de Estado de onde só saiu pelas razões atrás descritas (e será muito provavelmente utilizada em novas operações demagógicas de dramatização, para justificar novo pacote contra os trabalhadores e o povo). Até porque a banca e os especuladores, que engordaram brutalmente com esta política, exigem agora garantias acrescidas de pagamento das dívidas – não satisfeitos com os milhares de milhões de Euros que já roubaram!

Colocada fora da equação (e sobre os ombros do povo português) esta “pequena” variável de 10 mil milhões, qualquer medida conducente a ganhos de 8, 15, 20 milhões para os grupos privados que operam no sector ganha uma importância acrescida.

Encerrando, ou mantendo no Estado, os serviços claramente deficitários, serão transferidos para a exploração privada apenas os sectores potencialmente geradores de lucros. Apesar de toda a auto-publicidade que a “iniciativa privada” faz de si própria, a capacidade de aumentar significativamente a taxa de lucro na exploração ferroviária far-se-á, inevitavelmente, em quatro vectores: o volume de verbas a receber do Orçamento de Estado; o aumento da exploração dos ferroviários; o aumento do preço de venda do serviço; o abandono de vertentes não comerciais do serviço como sejam as margens de segurança ou a contribuição social do transporte colectivo.

Um exemplo disto mesmo são os despedimentos já anunciados na CP. Eles vão custar 26 milhões de euros em 2011, e só por si absorver todas as “poupanças” geradas pelo pacote ferroviário. Ou seja, em vez de reduzirem os encargos públicos em 2011, vão aumentá-los. Mas colocam o Estado a pagar a “limpeza” de mais de mil postos de trabalho, permitindo aos privados contratarem amanhã força de trabalho mais barata já disponível graças ao desemprego crescente. A liquidação da contratação colectiva e a redução de salários tem o mesmo objectivo: facilitar a transferência de trabalhadores qualificados para as empresas privadas e por um custo menor. Da mesma forma, o aumento sucessivos dos preços visa aproximá-los dos valores que os privados pretendem cobrar, mas sem colocar esse onus sobre “a iniciativa privada”.

A exploração das linhas de Sintra, Azambuja e Cascais, tal como é feita hoje, mas com os preços ao utente praticados na Fertagus, e com os salários e a precariedade praticados na Fertagus, permitiriam já hoje garantir uma rentabilidade de cerca de 40 milhões de Euros – roubados directamente do bolso dos trabalhadores e dos utentes! Se recebessem ainda indemnizações compensatórias “à Fertagus” esse valor subiria automaticamente para mais de 50 milhões! É este o milagre da “iniciativa privada”! (para termos uma ideia, com os actuais preços, quase metade do preço da Fertagus, a CP Lisboa gerou, em 2009, 76 milhões de Euros de receita, e a CP Porto 20 milhões, atingindo quase o equilíbrio financeiro na exploração).

Uma margem de lucro que crescerá ainda mais com o abandono da circulação “não lucrativa” (por exemplo à noite e aos fim-de-semana nas redes suburbanas), com a redução das margens de segurança (reduzindo as tripulações, alargando os prazos de manutenção, intensificando o trabalho, desinvestindo na sinalização), tudo medidas que o Governo começou já a colocar em prática.

Visto a esta luz – uma política conduzida para garantir os lucros privados à custa do Orçamento de Estado – as decisões do Governo ganham coerência interna. Mas simultaneamente apresentam-nos a sua face verdadeiramente hedionda: uma política cega e sem futuro, de desastre nacional!

6. Desenvolvendo o tema “A privatização da exploração dos transportes colectivos resolve algum problema, nomeadamente o da dívida? Ou agrava-os todos?”

Desde logo, não resolve o problema da dívida. Quanto muito, limita-se a transferi-la das Empresas onde o Estado a colocou para o local de onde nunca deveria ter saído, o Orçamento de Estado. Estes 10 mil milhões, gerados pela política de direita, continuarão a exigir juros de usura para todas as futuras gerações de portugueses. Mas mesmo aqui, na resolução do problema da dívida, ficariamos em muito piores condições para o enfrentar, já que os sectores cuja exploração é mais rentável passariam para o capital privado, reduzindo as receitas geradas por estes investimentos.

E agrava todos os problemas estruturais da nossa economia, ao persistir na aplicação de critérios estreitos de rentabilidade ao sector de transportes, com os impactos negativos a fazerem-se sentir a montante e juzante do sector. Dois exemplos:

- A privatização das rodoviárias de passageiros implicou que a rentabilização dos capitais nelas aplicados (prioridade absoluta dos seus proprietários) se tornou o eixo das decisões da empresa. A redução permanente da oferta menos rentável (horários fora da hora de ponta e fim de semana) e a pulverização do número de títulos de transporte passou a ser a tendência. Com reflexos positivos nas taxas de lucro destas empresas. Mas com prejuízos evidentes para os utentes, que crescentemente vêm o transporte público mais caro e limitado à função de os colocar e trazer do trabalho, que são empurrados para a utilização do transporte individual, e no plano nacional, contribuindo sobremaneira para a desertificação do interior e para a limitação do desenvolvimento de vastas regiões do país. Para melhorar a rentabilização dos capitais de uns quantos, multiplicam-

se os prejuízos para a economia nacional (importações desnecessárias de petróleo e automóveis, redução do aparelho produtivo) e ainda se afecta a qualidade de vida das populações. Aliás, mesmo nas empresas públicas, mas a que a política de direita tem imposto um modelo de gestão como se fossem privadas, estas consequências se fazem sentir. Quando os capitais das empresas privadas são estrangeiros – e são-no tendencialmente em todas – esta distorção de prejuízos públicos para lucros privados ainda se agrava mais pela exportação desses lucros. Criando uma situação de desastre pela aplicação de um modelo errado, que só interessa às multinacionais.

- Um outro exemplo é a TAP. É escondido, com grande sucesso, da maioria dos portugueses a enorme riqueza que a existência da TAP representa para o país. E não falamos apenas do resultado líquido positivo ou negativo da TAP (em 2009 a TAP SA foi positiva em 57 milhões de euros, e a SGPS negativa em 9 milhões). É que as empresas públicas não contribuem para o orçamento de Estado apenas com os seus resultados líquidos. E também não contribuem para a economia nacional apenas com esses resultados líquidos. Por exemplo, em 2009: a TAP comprou à Petrogal 152 milhões de euros de combustível, pagando os correspondentes impostos; a TAP pagou 82 milhões à ANA de taxas aeroportuárias, outra Empresa pública; a TAP arrecadou proveitos operacionais no valor de 1923 milhões de euros; a TAP garantiu 1,4 mil milhões de euros de exportações para a nossa economia, que a transformam no maior exportador nacional; a TAP pagou ainda perto de 3,5 milhões de euros de impostos sobre o rendimento efectivo, mas a que há a acrescentar os 56 milhões de euros pagos à segurança social portuguesa e os mais de 100 milhões que foram para o IRS; e sem esquecer outros contributos para a economia nacional, como as 600 mil garrafas de vinho português compradas, o volume de compras de refeições e outros equipamentos, que representam importantes contributos para outros sectores da nossa economia. Sem esquecer que um país como Portugal (com 11 ilhas no território nacional, 5 milhões de emigrantes e um sector turístico muito importante) não pode conceber-se sem uma soberana capacidade de garantir o transporte aéreo. Ora a privatização da TAP colocaria no curto prazo toda esta poderosa realidade económica subordinada à mesquinha lógica da multiplicação do capital de uns poucos e em rota de assimilação pelos grandes grupos europeus do sector.

É que os transportes são um sector estratégico da nossa economia (de qualquer economia). Mercantilizá-lo e subordiná-lo à busca de lucros dos detentores do seu capital equivale a um suicídio colectivo. O facto de a UE estar a impor este caminho a Portugal faz parte dos problemas de fundo do país, e resulta dos interesses do grande capital monopolista europeu, mas isso será matéria a ser tratada num próximo texto.

Manuel Gouveia