

## **GOVERNO PREPARA UMA NOVA ONDA DE PPP'S**

### **A Consulta Aos Capitalistas para saber COMO QUEREM EXPLORAR O SECTOR DOS TRANSPORTES É UMA VERGONHA!**

O Governo lançou recentemente um inquérito aos capitalistas para estes lhe dizerem como querem explorar o Metro e a Carris, mas cuja filosofia se estende a todo Sector dos Transportes. Um documento que convidamos todos os trabalhadores do Sector a lerem (em [www.imtt.pt](http://www.imtt.pt)). Uma consulta que não se dirige àqueles que todos os dias utilizam a rede de transportes, que não se dirige aos que aí trabalham todos os dias nem pretende sequer envolver as autarquias. Só contempla uma preocupação: o que querem os capitalistas que o Governo faça e como?

É evidente que **o Governo já tem muitas destas questões negociadas**. Só que precisa de montar uma operação para justificar o injustificável: **como pagar aos privados o que se recusou às empresas públicas?**

**A resposta pública do Grupo Barraqueiro**, dada no Jornal de Negócios de 24 de Fevereiro, reivindicando que, para privatizar, o Estado assumira as despesas de infraestrutura e equipamentos e metade dos restantes custos de exploração **é bem elucidativa do que está a ser preparado**. É que com esse cenário, todas as empresas públicas de transporte teriam resultados positivos de muitos milhões! Para satisfazer os interesses dos capitalistas, o Governo admite todos os cenários, desde a completa pulverização das duas Empresas que ainda há uns tempos dizia querer unificar, até ao despedimento de todos os seus trabalhadores.

**O que nunca aparece como uma preocupação** – antes pelo contrário – **é o desenvolvimento do Serviço Público de Transportes** para que este sirva, cada vez melhor, os utentes, respeite e valorize os seus trabalhadores e dê o importante contributo que lhe cabe à economia nacional.

O Sector dos Transportes da ORL do PCP convida todos os trabalhadores a lerem este inquérito, **e apela à intensificação da vigilância e da luta** em defesa das empresas de transportes, do serviço público de transportes e da economia nacional, uma luta que deve unir trabalhadores, utentes, sindicatos, autarquias e todos os que acreditam no desenvolvimento soberano de Portugal.

**O PCP compromete-se a continuar, sem vacilações, activamente solidário com a luta em defesa do Serviço Público de Transportes**, invertendo o caminho de degradação da qualidade e aumento de custos que está a ser imposto e acabando com a sangria de recursos públicos que os capitalistas fazem às Empresas Públicas, seja na forma actual de juros e swaps especulativas, seja com as novas Parcerias Público-Privadas que projectam.

Lisboa, 28 de Fevereiro de 2014

**O Organismo de Direcção do Sector dos Transportes da  
Organização Regional de Lisboa do  
Partido Comunista Português**

## Anexo:

### Algumas reflexões sobre o conteúdo do

«Documento de Consulta, Modelo de Abertura à Iniciativa Privada dos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros de Lisboa»

#### 1. O próprio documento do Governo ilustra o desastre da política que está a ser praticada, mas na cegueira ideológica em que vive o Governo ainda se elogia!

O Governo pratica o auto-elogio com um despudor impressionante. Mas os gráficos que coloca no próprio documento são bem o exemplo das desastrosas consequências para os utentes, para os trabalhadores e para a Região, da política imposta na Carris e no Metropolitano de Lisboa. Leiam-se os gráficos à luz do serviço público e não dos lucros dos futuros accionistas. (M - Milhões)

CARRIS	2010	2011	2012	2013	Variação	%
Passageiros Transportados (M)	231	219	171	164	-67	-29%
Passageiros/Km Transportados (M)	795	769	596	543	-252	-32%
Trabalhadores	2771	2634	2396	2255	-516	-19%
Vendas e Serviços Prest. (M€)	78,3	81,5	87,8	91,3	13	17%
Custos com Pessoal s/ rescisões (M€)	82,8	65,3	54,9	47,7	-35,1	-42%

METRO	2010	2011	2012	2013	Variação	%
Passageiros Transportados (M)	171	165	141	136	-35	-20%
Passageiros/Km Transportados (M)	866	857	746	656	-210	-24%
Trabalhadores	1672	1590	1525	1451	-221	-13%
Vendas e Serviços Prest. (M€)	64	67,7	81,7	81,2	17,2	27%
Custos com Pessoal s/ rescisões (M€)	87,7	77,9	70,7	73,8	-13,9	-16%

E que informação relevante nos dão estes quadros? Bem, em primeiro lugar que a política deste Governo conseguiu **reduzir brutalmente os utilizadores da Carris e do Metro** (de 20 a 32%, conforme o caso), e **conseguiu aumentar as receitas** da exploração comercial entre 17% e 27%. Ou seja, **muito menos utentes pagaram muito mais**.

E em segundo lugar, que **à custa das reduções da oferta, da qualidade e da segurança do serviço conseguiu reduzir emprego**, e que conseguiu ainda mais **reduzir os salários** à custa dos roubos sucessivos por via do Orçamento de Estado e outras medidas. Aliás, se pensarmos que a par da redução de salários se assistiu a um **aumento brutal dos impostos**, do custo dos serviços essenciais e um **aumento do tempo de trabalho**, temos a noção da dimensão do roubo que cada trabalhador destas empresas sofreu. E face a estes números, alguém ainda acha que a luta dos trabalhadores do Metro e da Carris foi injustificada? Ou que não se destinava também a defender os utentes?

**Este caminho pode encher de satisfação o Governo, mas é o oposto ao que o país precisa!** O que se exige é uma outra política de preços que torne mais atractivo o transporte público e promova a mobilidade das populações.

E veja-se, desses mesmos quadros, a evolução da relação entre as receitas e os passageiros por quilómetro, ou seja, o aumento médio do custo para os utentes: 70% na Carris e 67% no Metro.

Vendas / Passageiros.Km	2010	2011	2012	2013	Variação	%
Carris	0,0985	0,1060	0,1473	0,1681	0,0696	70,67%
Metro	0,0739	0,0790	0,1095	0,1238	0,0499	67,49%

## 2. A Montagem da Parceria Público-Privada

O documento afirma ser seu objectivo «(...) *que, independentemente do modelo de exploração a adoptar, o Estado deixe de ter encargos (através de Indemnizações Compensatórias) com o financiamento da operação da Carris e ML*». Reparem na habilidade do português: parece que estão a dizer que o Governo deixa de ter encargos, e de facto o que dizem é que deixa de ter encargos **com as** Indemnizações Compensatórias, mas pode ficar com muito mais encargos (Manutenção, frota, pensões, apoios diversos, estímulos múltiplos, etc.)!

O objectivo dos transportes públicos serem totalmente financiados pelos utilizadores é, não só, errado, como é falso. Tal como aconteceu com todas as anteriores PPP's, a poupança para o Estado é só cosmética, e a leitura do documento não deixa dúvidas nenhuma. Basta pegarmos no conjunto de hipóteses formuladas para o Metro: que o concessionário não pague a manutenção, nem da infraestrutura nem do material circulante; que o concessionário não pague nem o investimento nem a dívida gerada pelo anterior investimento; que o concessionário utilize sem pagar o actual material circulante. Há mais exemplos, mas bastam estes! Com estas regras, a actual empresa pública não só podia prescindir das Indemnizações Compensatórias como daria um saldo positivo de muitos milhões de Euros. O milagre da **privatização** é afinal um truque de magia: **a despesa fica no Estado, só as receitas vão para o privado.**

Aliás, quando apoia o Transporte Público, o Estado não gasta, poupa! Naturalmente desde que esse apoio se traduza num aumento da mobilidade e da utilização do transporte público e não o seu contrário. E que ganha o Estado? Diminuição do consumo de petróleo, menos poluição, menos acidentes, menos tempo de deslocações, mais mobilidade das populações, etc.

Mas não é tudo: o texto também abre a porta **a uma maior participação dos utentes e da população em geral**, seja através do aumento de preços seja através de impostos criativos, **de novos impostos a cair sobre a população.**

Atente-se à declaração do Grupo Barraqueiro do dia 24 de Fevereiro onde defende que "*a solução para o transporte público em Portugal, e em particular nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, terá de passar por construir um sistema de financiamento com base nas experiências e soluções dos países europeus com melhores sistemas de transporte público, isto é, garantindo que as tarifas pagas pelos utilizadores do sistema sejam fixadas de acordo com a realidade socio-económica dos actuais e potenciais utilizadores dos transportes públicos, e que aquelas não cubram mais do que metade dos custos operacionais do sistema*". Quanto aos restantes 50%, diz que "*terão de ser garantidos por fontes de financiamento alternativo*". Esta declaração surgiu com o título «Privados não estão interessados nos transportes», mas o título correcto seria: privados querem os transportes desde que o Governo, as autarquias e a população paguem mais. **E sublinhe-se a hipocrisia: se as empresas forem públicas, acham que o Estado paga demais; se forem privadas, acham que o Estado deve pagar mais!** O interesse nacional desta gente começa e acaba na sua própria carteira!

## 3. Intensificar a exploração dos trabalhadores – sempre um objectivo deste Governo

Sobre os trabalhadores da Empresa, o Governo repete a mesma falta de respeito que vem demonstrando desde que tomou posse. **Multiplica os roubos e as imposições, e queixa-se da não submissão. Fala em diálogo, mas só dá ordens.** E este documento reflecte essa postura.

O Governo finge não ter decidido já as concessões lançando o repto aos trabalhadores - Se se portarem bem, deixarem de resistir e aceitarem a redução de salários, as empresas podem continuar públicas - **assim expondo o quanto teme a luta organizada dos trabalhadores.**

O Governo admite a possibilidade de trabalhadores não fazerem parte da concessão (ou seja, coloca a ameaça velada do seu despedimento colectivo). **E volta à carga com o objectivo que até hoje não conseguiu concretizar: a destruição da sua contratação colectiva.**

#### 4. A ameaça da pulverização das empresas, desde que isso seja o melhor para os capitalistas

Apesar de conter um elogio – justo – à Carris e ao Metro como empresas exemplares na Cidade de Lisboa, e apesar de ter imposto uma lei de fusão destas empresas, o Governo admite agora, nos cenários que coloca a completa pulverização das empresas, em novas unidades a poderem ser privatizadas: separação da manutenção, da infraestrutura, do material circulante, da Rede de Eléctricos e Elevadores, além da CarrisBus e CarrisTur. Com algumas a continuarem públicas (se o privado assim quiser) e outras a poderem ser privatizadas (se o privado assim quiser). É só um cenário, mas não deixa de ilustrar bem **os perigos para a população, para os trabalhadores e para a região das políticas que esta gente admite poder vir a patrocinar.**

#### 5. A dívida fica no Estado mas os privados podem negociar com ela

A questão que verdadeiramente afoga estas Empresas – a dívida que os sucessivos Governos lhes deixaram, os juros especulativos que pagam, as swaps que continuam a massacrá-las – passa praticamente à margem deste inquérito. A razão é fácil de perceber: **o Governo assume que a dívida que colocou nas empresas enquanto eram públicas passará para o Estado com a privatização.**

Única excepção é quando abre a porta **a que os privados possam fazer negócio com a dita dívida:** ficam com parte da dívida (parte!) e recebem do Governo **em troca** mais do que pagam. **É mais uma negociata modelo «seguro de crédito», ou seja, swaps (troca em inglês),** e que só iria abrir a porta a ainda mais especulação.

#### 6. Fiscalização: Mais uma frente de negócio que está a ser alimentado

O Governo «explica» a redução de passageiros com três factores - crise, greves e fraude. A primeira é verdadeira, pois as centenas de milhar que ficaram desempregados ou emigraram largaram o transporte público. Mas se o problema fossem as greves, nestes anos, a queda na Carris seria muito menor que no Metro, e verifica-se exactamente o oposto. E se é verdade que aumentou a fraude (fruto da crise), o Governo teria uma fácil solução para a enfrentar – aumentar a fiscalização, que está no Metro reduzida a 9 trabalhadores e na Carris a 37. Se pensarmos que os passes das Empresas duplicaram para a generalidade dos utentes, e quadruplicaram para os reformados e estudantes, talvez fiquemos mais perto de perceber a verdadeira causa da quebra de passageiros.

A insistência do Governo na questão da fraude, **ao mesmo tempo que é o principal responsável pela não contratação de trabalhadores para a fiscalização,** deve-se a uma só razão: a sua aposta é, também aqui, criar uma necessidade e depois abrir esta área de actividade às empresas privadas de vigilância.

#### 7. Mais algumas Notas

Há diversas questões colocadas no documento **que revelam que as negociações do Governo com os diferentes grupos capitalistas estão muito mais avançadas do que este quer dar a entender.** Um exemplo: o documento refere os serviços da Carris que estão autonomizados ou explorados por entidades terceiras, e inclui nessa lista os Eléctricos e os Elevadores. Que não o estão... ainda!

O documento inclui o Município (**e não os Municípios**) no grupo dos *stakeholders*. Como se não bastasse a exclusão dos restantes municípios que esta expressão induz (Metro e Carris não interessam apenas a Lisboa, mas sim a toda a Área Metropolitana), também Lisboa tem sido relegada desta discussão, que está agora a ser lançada pelo PCP na Câmara e Assembleia Municipal.

O documento aborda a questão da criação de uma nova Autoridade da Mobilidade e Transportes, de contornos não claros ainda, mas onde se podem identificar desde já dois riscos: ainda maior esvaziamento das AMTL (Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa) **e uma ainda maior governamentalização destas competências.**