

COMUNICADO DO SECTOR DOS TRANSPORTES ORLISBOA PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS

Aos Trabalhadores

Sobre a privatização da Carris e do Metro:

Que posição deveria adoptar a Câmara Municipal de Lisboa face a este processo?

O PCP defende que a melhor alternativa à concessão a privados da Carris e do Metro **é a não concessão a privados da Carris e do Metro**, e que a Câmara Municipal de Lisboa deveria, desde a primeira hora, ter tido uma posição mais firme de recusa da privatização dos transportes.

O PCP tem alertado os trabalhadores, desde há anos, que **a municipalização destas empresas representaria um passo para a privatização**, e considera que esses riscos continuam ainda hoje presentes. Ao longo do tempo fundamentámos a nossa rejeição em dois pressupostos nucleares: que a CML (ou qualquer solução inter-municipal) não tem estrutura financeira para assumir a propriedade das empresas; que as questões relativas ao Metro e à Carris, além destas empresas servirem directamente outros concelhos - Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures, Almada - são nucleares do sistema de transportes da Área Metropolitana e como tal devem ser encaradas.

O PCP considera ainda que a própria CML se tem centrado quase exclusivamente na questão do Metro e da Carris, mas que **é igualmente do seu interesse todo o processo em curso** de privatização e reorganização dos **transportes de toda a Área Metropolitana** – privatização da Transtejo e da Soflusa, fusão REFER-EP, privatização da Linha de Cascais, privatização dos terminais de mercadorias da CP Carga, futuro das actuais concessões rodoviárias a privados, e que também aqui, além da necessidade de uma posição mais clara contra o processo em curso se coloca a necessidade de uma resposta metropolitana.

O PCP exige (há muitos anos) que se realize **o saneamento financeiro destas empresas públicas**. Esse saneamento já deveria ter sido feito, não porque se quer entregar as empresas à exploração privada «limpas», mas porque foram as políticas erradas dos sucessivos governos, de sub-orçamentação e desorçamentação, que tiveram a responsabilidade da acumulação de uma dívida gigantesca nas Empresas Públicas, como hoje o próprio Governo o reconhece.

O PCP considera ainda que esse saneamento não se deve limitar a recolocar no Orçamento de Estado a dívida que os Governos têm colocado nas empresas públicas. **Deve questionar a legitimidade** de parte dessa dívida (por exemplo, os milhares de milhões em perdas «swaps» são dívida ilegítima) e os **mecanismos europeus que estimularam** essa criação de dívida.

O PCP considera ainda que, realizado esse saneamento financeiro, o Estado Central deve assumir as responsabilidades pelo desenvolvimento da infraestrutura e atribuir indemnizações compensatórias justas. Na prática, que deve aplicar às empresas públicas o regime que reserva para as empresas privadas. E nesse quadro, o PCP **rejeita frontalmente a criação de novos impostos ou qualquer aumento de impostos** sobre as populações e os utentes

O PCP considera que, no que respeita às diversas modalidades de **Parcerias Público-Privadas, há já uma experiência concreta no sector que deve ser analisada**. Que aconteceu no conjunto de empresas de transportes onde a privatização já avançou? Desde logo com o Metro do Porto, cuja exploração comercial por privados existe desde o início do seu funcionamento, e é a empresa mais deficitária de todo o Sector Público (um lucro de algumas centenas de milhar da privada ViaPorto garantido por um défite anual de centenas de milhões da pública Metro do Porto). Ou as

Rodoviárias privadas na AML, com níveis elevados de degradação do acesso à mobilidade, a sistemática redução de horários e de oferta, custos para os utentes mais elevados, etc. Ou a Fertagus e a MST, brutalmente financiadas com dinheiros públicos, mais que qualquer empresa pública, e mesmo assim, a praticar preços mais altos e ofertas mais reduzidas e menos intermodais que as empresas públicas. Sem esquecer os resultados trágicos das PPP's rodoviárias onde o país está a ser esbulhado de milhares de milhões de euros anuais, como o PCP sempre denunciou e ficou claro no inquérito movido na Assembleia. É que essa análise só permite uma conclusão: **com as anteriores privatizações, prejudicaram-se os utentes e o país e beneficiaram apenas aqueles que passaram a explorar esses serviços.**

O PCP considera que **o carácter público das empresas é um elemento estratégico para a defesa da própria soberania nacional e para o desenvolvimento sustentado e soberano do nosso país, face ao** processo de concentração capitalista na Europa. Temos sublinhada que tudo o que foi privatizado em Portugal no sector dos transportes é pertença da multinacional francesa TRANSDEV (Rodoviária BI, Caima, etc) ou está ligado à multinacional alemã DB (TST, Barraqueiro, Fertagus, MST), tendo o grupo multinacional brasileiro Jacob Barata o restante (Vimeca e Scotturb). A excepção é o que é público. Tudo o resto foi dividido pelas grandes multinacionais que impõe em Bruxelas as directivas que lhes entregarão a economia europeia nos joelhos. **Assim, é imperioso concluir que o carácter público das empresas é um elemento estratégico para a própria soberania nacional e para o desenvolvimento sustentado e soberano do nosso país.**

O PCP considera que é preciso salvaguardar a unidade da Carris e do Metro, que no documento de consulta aos capitalistas que promoveu há dois meses o Governo admitia pulverizar em múltiplas oportunidades de negócio (divisão das linhas, separação dos eléctricos e elevadores, privatização da CarrisTur, separação da infraestrutura do Metro, etc).

O PCP considera urgente inverter o rumo traçado nos últimos anos. Em três anos, o sistema de transportes perdeu utentes, reduziu a oferta, degradou a qualidade, perdeu fiabilidade. O brutal aumento de preços e os roubos sucessivos aos trabalhadores permitiu uma ligeira melhoria nos EBITDA's como destaca o governo, apesar de que a continua degradação dos resultados líquidos espelharem bem a rapina destas empresas pela Banca (swaps e juros). O Governo rejubila porque alcançou os seus objectivos – conseguiu continuar a pagar centenas de milhões aos capitalistas à custa dos utentes, dos trabalhadores e da crescente dependência nacional – mas apenas porque esses objectivos são os do grande capital. Para os utentes, para os trabalhadores, tudo está pior. **Assim, para o PCP a discussão que está a ser travada sobre o futuro dos transportes na AML, tem que ter em conta a necessidade de uma política de preços que promova a utilização do transporte público, bem como a necessidade do reforço significativo da oferta, e da reposição dos níveis anteriormente alcançados de fiabilidade e segurança do sistema.**

O PCP considera que o futuro do sector dos transportes não se pode construir contra os trabalhadores e reprimindo os trabalhadores, mas sim com os trabalhadores. A reposição plena do direito à negociação e contratação colectiva é o factor essencial, bem como a efectivação do direito ao controlo de gestão, hoje muito mais formal que efectivo. Paralelamente, é preciso travar as políticas que, para obter uma redução geral do preço da força de trabalho, promovem a crescente precariedade laboral no sector, prejudicando ainda a fiabilidade e segurança do sistema. Em vez de apelos ociosos à estabilidade social nas empresas, o que se exige é **o fim imediato de todas as medidas violadoras da contratação colectiva (no Orçamento de Estado, na 133/13, no 59/13, etc) e a promoção da participação dos trabalhadores – a todos os níveis – no futuro das empresas e do sector.**

O PCP considera que o governo tem fugido a uma realidade incontornável: a necessidade, a curto e médio prazo, **de avultados investimentos na renovação do material circulante da CP e do Metro.** É o problema, mais urgente, da Linha de Cascais, mas é igualmente uma necessidade no Metropolitano de Lisboa (para a expansão da oferta que é possível e necessária, e para defesa do actual material circulante) e na CP (nomeadamente, mas não apenas, para substituir o aluguer de sucata recauchutada a Espanha). E não vale a pena virem com mistificações sobre que os privados poderão vir a resolver esse problema – como prova o facto de TODO o material circulante da Via Porto e da Fertagus ter sido comprado pelas empresas públicas. É evidente o posicionamento da Siemens para garantir centenas de milhões de euros em vendas a Portugal nos próximos anos e abocanhar uma importante parcela dos fundos europeus «destinados» a Portugal. Tal só é possível porque se permitiu a destruição da SOREFAME, e os custos só podem ser mitigados **por uma política de fomento industrial que leve à maior incorporação nacional possível na produção desses equipamentos, o que deve ser desde já planeado** integrando a EMEF.

É face à posição que aqui se deixa perfeitamente clara que o PCP se absteve na discussão hoje realizada na Câmara Municipal de Lisboa, valorizando os pontos em que a posição da CM Lisboa se aproximou da que desde sempre defendemos, mas expressando igualmente aquilo que nos afasta da proposta hoje apresentada e dos pressupostos para a sua concretização. Em qualquer dos casos, o PCP sublinha que a Moção hoje aprovada enquadra um processo negocial entre o Governo e a Câmara, colocando-lhe importantes balizas, algumas delas – a clara rejeição de quaisquer concessões a privados, a consideração metropolitana das soluções a encontrar, a defesa do primado da contratação colectiva – que resultaram de proposta dos Vereadores do PCP.

O PCP continuará a acompanhar o desenrolar das negociações entre o Governo e a Câmara Municipal de Lisboa, e apela aos trabalhadores para se manterem vigilantes. **A unidade e luta dos trabalhadores é o factor essencial para travar os objectivos dos capitalistas que pretendem transformar a Carris e o Metro em oportunidades de negócio à custa dos trabalhadores, dos utentes, da Cidade de Lisboa e do País.**

Lisboa, 15 de Abril de 2014

O Executivo do Sector dos Transportes da DORL do
Partido Comunista Português