

CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DA CP

Algumas Informações Úteis:

1. Avalie-se a experiência com a PPP da Fertagus

Em Portugal já existe uma linha ferroviária concessionada – a linha ferroviária sobre o Tejo. Dever-se-ia comparar a REALIDADE desse serviço com a MITOLOGIA NEOLIBERAL sobre as privatizações.

Desde logo, importa recordar que a construção da Linha e das Estações foi responsabilidade do Estado, assumida a seu tempo pela REFER, que ainda hoje está a pagar as dívidas ao BEI assumidas para pagar esta obra. Ou seja, quando se quer comparar o público com o privado, importa desde logo ter nota desta diferença: **o privado não assumiu o investimento, que foi colocado pelo Governo de então na dívida das empresas públicas CP e REFER!** Mesmo o material circulante – os comboios – foram comprados pela CP e depois cedidos à FERTAGUS.

Como se esta vantagem de partida não fosse suficiente, os Governos ainda se encarregaram de garantir que a Fertagus recebia um valor gigantesco de **indenizações compensatórias, um valor muito superior ao pago à CP**. Só entre 2003 e 2010 a Fertagus recebeu 180 milhões de euros do Estado Português pela exploração de uma linha que atingiria os 23 milhões de passageiros em 2010. A CP, com um tráfego urbano 5 vezes superior, e ainda assumindo todo o serviço regional (que é o serviço mais deficitário da CP), receberia em 2010 apenas 35 milhões de Euros de IC's.

E, respeitando a tradição das Parcerias Público-Privadas, os que assinaram em nome do público garantiram tudo aos que assinaram em nome do privado. Por exemplo, quando este ano a REFER decidiu aumentar as **taxas de utilização da infraestrutura**, a CP pagou e a Fertagus apresentou a factura ao Governo... que já disse que vai pagar!

E, mesmo custando MUITO MAIS ao Orçamento de Estado que a CP, a Fertagus impôs uma política de preços que prejudicou brutalmente os utentes, pois estes pagam mais, MUITO MAIS. Vejam o quadro anexo:

(distâncias medidas até Entrecampos)	Bilhete Simples	Assinatura de Linha
CP – Queluz/Belas a Lisboa (10,8 Km)	1,55€	29,80€
Fertagus – Pragal a Lisboa (10,9 Km)	1,85€	41,10€
Variação absoluta	0,30€	11,30e
% de variação	19,4%	37,9%
CP – Alverca a Lisboa (22,6 Km)	1,85€	41,10€
Fertagus – Fogueteiro a Lisboa (21,3 Km)	2,90€	68,30€
Variação absoluta	1,05€	27,20€
% de variação	56,7%	66,2%

CP – Sintra a Lisboa (26,1 km)	2,15€	47,75€
Fertagus – Coima a Lisboa (26,4 Km)	3,20€	80,20€
Variação absoluta	1,05€	32,45€
% de variação	48,8%	67,9%
CP – Azambuja a Lisboa (47,6 km)	2,45€	54,45€
Fertagus – Setúbal a Lisboa (52,6 Km)	4,35€	127,35€
Variação absoluta	1,90€	72,90€
% de variação	77,6%	133,9%

Sublinhe-se: os utentes da concessão privada pagam hoje entre mais 10 a mais 73 Euros por cada assinatura mensal do que se o serviço fosse da CP, apresentando a Fertagus preços superiores à CP entre mais 20% e mais 134%. E isto DEPOIS do brutal aumento de preços que este Governo já impôs na CP!

Mas se estes valores são esmagadores, convém recordar que existe uma outra realidade que torna o serviço muito mais caro aos utentes na Fertagus que na CP: o facto de a Fertagus **se ter colocado fora do passe social intermodal**. É que muitos utentes da CP utilizam essa opção face à necessidade de utilizar mais que o operador ferroviário. Os utentes da Fertagus são obrigados a adquirir combinados, MUITO MAIS CAROS que os pagos pelos utentes das zonas servidas peça CP e pelo passe social intermodal.

2. Interrompa-se e inverta-se o processo de pulverização do sector ferroviário nacional

Enquadrado por quatro pacotes ferroviários (aprovados em Bruxelas e executados em Lisboa por deputados, ministros e administradores do PS, PSD e CDS) a pulverização do Sector Ferroviário Nacional é crime que continua a ser executado. De uma empresa única – a CP – partiu-se para a criação de múltiplas empresas e para a externalização de cada vez mais serviços, com o objectivo de criar oportunidades de negócio e de negociata à custa da ferrovia.

A manutenção de via era garantida pela CP. Hoje é comprada a peso de ouro pela REFER à Mota-Engil. A manutenção e reparação do material circulante era garantida pela CP, desta foi separada com a criação da EMEF, e cada vez mais serviço é mandado para Espanha. O Controlo de Circulação era garantido pela CP. Hoje é responsabilidade da REFER, mas já apontam à sua privatização com a fusão REFER-EP. A CP garantia o transporte de encomendas. Criaram a TEX, venderam-na e hoje a ferrovia está afastada desse segmento. A CP garantia a impressão da sua própria bilhética. Criaram a Fergráfica, encerram-na e agora compra-se esse material. O material circulante tinha uma decisiva participação nacional, nomeadamente da Sorefame, hoje compra-se sucata a Espanha e material novo às multinacionais, e tudo sem qualquer incorporação nacional.

Os problemas que hoje enfrenta a Linha de Sintra (com a degradação dos rodados a obrigar à degradação da oferta pela mudança dos comboios em circulação) são bem o exemplo de quão prejudicial está a ser esta pulverização e as políticas economicistas onde se poupa cinco euros em manutenção de via sem ter em conta que isso vai custar cinco milhões em reparação de comboios!

Como demonstramos no documento anexo, o país nada ganhou com a destruição do sector ferroviário nacional, antes pelo contrário!

3. A dívida foi aqui colocada pelos Governos, promova-se o saneamento financeiro da CP!

Como já demonstrámos inúmeras vezes, e hoje o próprio governo reconhece, a dívida da CP e das restantes empresas públicas de transportes, foi aqui estacionada. Ela é dívida pública, que os Governos e a União Europeia foram escondendo do défice público estacionando-a nas empresas públicas.

Os mecanismos de sub-orçamentação e desorçamentação usados nos últimos 20 anos por todos os governos, incluindo o actual, estão já bem ilustrados, mas deixamos aqui alguns exemplos.

Entre 2003 e 2010, o Metro de Lisboa realizou 847 milhões de euros de investimentos em infraestrutura de longa duração (ILD) – levou-se o Metro à Amadora e a Odivelas, ligou-se o Oriente a São Sebastião, e avançou-se rumo ao Aeroporto. Nesse mesmo período, o governo incluía nos Orçamentos de Estado apenas 85 milhões via PIDDAC, 10,1% do capital necessário, atribuía 113 milhões de euros de fundos comunitários, e MANDAVA O METRO IR À BANCA PEDIR O RESTO EMPRESTADO.

E na REFER, entre 2001 e 2010, passou-se exactamente o mesmo, mas numa escala ainda maior: a REFER realizou 4135 milhões de euros de investimento, recebeu apenas 195 milhões do Orçamento de Estado via PIDDAC e fundos comunitários de 1006 milhões, INDO PEDIR EMPRESTADO QUASE 3 MIL MILHÕES DE EUROS só para estes investimentos.

A dívida foi criada nas empresas públicas: (1) pelos investimentos ordenados, inaugurados e nunca pagos; (2) pelo pagamento sistemático de indemnizações compensatórias abaixo do valor justo (3) pelo serviço da dívida, com as empresas a pagarem mais em juros do que em salários (4) pela especulação com o serviço da dívida, que provocou perdas de milhares de milhões de euros.

Os Governos do PS, PSD e CDS criaram a dívida, usaram-na para campanhas ideológicas contra as empresas públicas e prepararam-se agora para limpar essas dívidas para poderem privatizar as empresas. Quando o que se exige é que as empresas sejam financeiramente saneadas porque são públicas, para poderem prestar um serviço público e porque os governos só estariam a tirar das empresas o que lá meteram – dívida!

Lisboa, 20 Maio 2014
Comissão Trabalhadores da CP