

Dossier

**A verdade sobre a dívida
das
Empresas Públicas de Transporte**

**Origem, responsabilidades e os interesses que
a mesma serve.**

**Uma Edição:
Sector dos Transportes da ORL do
Partido Comunista Português
Agosto 2014**

A dívida das empresas públicas de transportes sempre foi usada pelos Governos para **justificar** toda e qualquer medida proposta: encerramento e redução de serviços; aumento das tarifas; cortes de salários e direitos dos trabalhadores; despedimentos; corte de investimento e na manutenção. E acima de tudo, para justificar a «necessidade» da almejada privatização.

Os Governos usam este argumento como base da manipulação da opinião pública porque esta desconhece o processo que originou a dívida e as responsabilidades pelo seu crescimento. Isto permite pois apresentá-la como **justificação** para as medidas políticas que querem adoptar, omitindo depois discretamente que essas medidas não resolvem a questão da dívida, antes, e tragicamente, a agravam.

Como o PCP vem denunciando há anos, a dívida das empresas públicas de transporte tem origem, em três realidades:

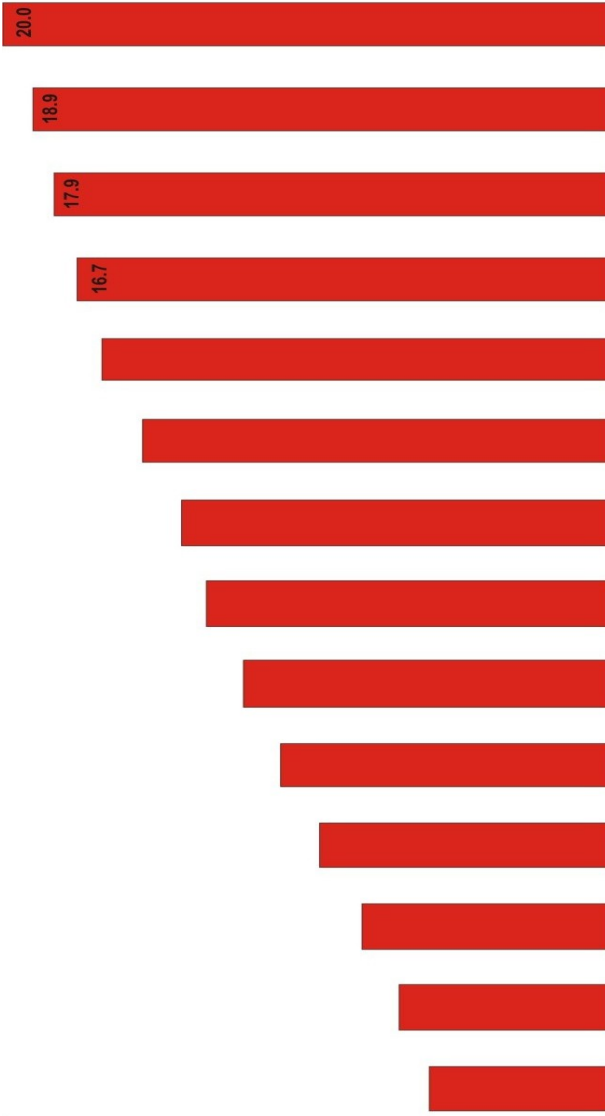
- **desorçamentação** (os Governos ordenam às Empresas a execução de investimento público, sem colocar no Orçamento de Estado as verbas necessárias, nem alocar outros recursos);
- **subfinanciamento** (o apoio estatal ao défice da exploração comercial é sempre inferior ao necessário);
- **e o serviço da dívida gerada pelas duas anteriores razões** (as obras pagam-se e as empresas funcionam, anos a fio, recorrendo à banca, em empréstimo onde o Estado aparece como avalista, mas onde se praticam juros e condições de usura em benefício da banca)

Como se pode perceber, a dívida das Empresas Públicas de Transporte é, no essencial, dívida pública que foi escondida nas empresas públicas, através de um mecanismo montado pela própria União Europeia (UE) em Maastricht. A UE que ao mesmo tempo limitava as possibilidades de crescimento dos défices orçamentais e permitia (aliás, estimulava!) que os Governos usassem as empresas públicas como tapetes para debaixo dos quais se escondia uma parte do lixo, isto é, da dívida pública que diziam querer limitar.

Ao mesmo tempo que iludiam as populações apresentando défices das contas públicas inferiores aos reais, os sucessivos governos criavam ainda uma excelente arma de propaganda contra a propriedade social (ou seja, pública) dos sectores estratégicos: a dívida que eles próprios tinham transferido para as empresas públicas.

E não vale a pena os diferentes partidos do arco da dívida – PS, PSD e CDS – discutirem entre si de quem é a responsabilidade do crescimento da dívida. Não haja dúvidas, é de todos eles por igual! Deles que se ajoelharam às imposições da UE, deles que estiveram nos diferentes Governos, deles que votaram cada um dos Orçamentos de Estado onde se planificava o crescimento da dívida. Como o gráfico da próxima página deixa perfeitamente claro, com a evolução da dívida de oito empresas de transportes: Carris, STCP, Metro de Lisboa, Metro do Porto, CP, REFER, Transtejo e Soflusa.

20 Mil Milhões



Ano	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Governo	PS													
Votação do PS no OE	Favor	Favor	Favor	Contra	Contra	Contra	Favor	Favor	Favor	Favor	Favor	Favor	Abstenção	Contra
Votação do PSD no OE	Contra	Contra	Contra	Favor	Favor	Favor	Contra	Contra	Contra	Abstenção	Abstenção	Abstenção	Favor	Favor
Votação do CDS no OE	Abstenção	Contra	Contra	Favor	Favor	Favor	Contra	Contra	Contra	Abstenção	Contra	Contra	Favor	Favor
Votação do PCP no OE	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra	Contra
	PSD/CDS													

Tão pouco vale a pena o actual Governo pretender para ele ou para a Troika qualquer medalha no que à dívida diz respeito, antes pelo contrário. Entre 2010 e 2014 a dívida destas oito empresas cresceu 20% tendo passado de 16,7 para 20,0 mil milhões de euros, e isto com praticamente todo o investimento congelado!

A dívida seria ainda maior sem os aumentos de capital(*) que o Governo utilizou para que as empresas, sem darem muito nas vistas, tivessem fundos para pagar os contratos swaps. Só no Metro de Lisboa foram 475 milhões em 2013 (mais de 13 vezes o que se gastou em remunerações dos trabalhadores e mais de 7 anos de receitas da exploração comercial).

A única diferença é que antes a dívida crescia essencialmente fruto de investimento que não tinha cobertura orçamental e agora a dívida cresce essencialmente **com o serviço da dívida e com a usura financeira dos juros e contratos swaps.**

Desmontemos pois, peça por peça, o mecanismo de criação da dívida nas empresas públicas de transporte, e demonstremos como desta se alimentam os grupos económicos do sector, a banca e a especulação.

(*) **Como nota de rodapé:** o Governo fez aumentos de capital para que as empresas públicas pudessem pagar swaps. De 475 milhões em 2013 no caso do Metro de Lisboa. Mas depois diz que para capitalizar a TAP não pode fazer um aumento de capital, tem que privatizar. Aparentes contradições de um caminho de uma só via: o interesse do grande capital!

Índice

1. DESORÇAMENTAÇÃO.....	6
1.1 Desorçamentação do Investimento em Infraestruturas de Longa Duração (ILD).....	7
1.2 Metro Transportes do Sul (MTS) – quando o Estado entregou aos privados o investimento em ILD, pagou-o na totalidade!	8
1.3 Fertagus – Dívida Pública para Lucros Privados.....	10
1.4 Metro do Porto: investimento público para exploração privada. .	11
1.5 Com a Privatização da ANA, o que mudou?.....	12
2. SUBFINANCIAMENTO.....	13
2.1 Subfinanciamento às Empresas Públicas pela Exploração	13
2.2 Sobrefinanciamento das Empresas Privadas.....	16
2.2.1 MTS – O Estado assume todo o défice de exploração.....	17
2.2.2 A Fertagus recebe mais dos Utentes e do próprio Estado.....	19
2.2.3 Metro do Porto, só o concessionário privado tem tudo garantido.....	22
2.2.4 Na distribuição das receitas do Passe Social e dos Combinados, um desvio de dinheiro das empresas públicas para as privadas.....	23
3. O PESO CRESCENTE DO «SERVIÇO DA DÍVIDA».....	28
3.1 Uma dívida que se alimenta a si própria.....	28
3.1.1 Metro de Lisboa, ano a ano.....	29
3.1.2 A Refer, ano a ano	30
3.1.3 Também na CP o ciclo vicioso da dívida.....	31
3.2 São os juros, e não os salários, o principal custo das empresas públicas.....	31
3.3 E como se não chegassem os juros, foram especular com as swaps	33
4. QUE OUTRAS RAZÕES JUSTIFICAM A REALIDADE FINANCEIRA DESTAS EMPRESAS?.....	34
5. CONCLUINDO:.....	35

1. DESORÇAMENTAÇÃO

1.1 Desorçamentação do Investimento em Infraestruturas de Longa Duração (ILD)

Até ao Tratado de Maastricht, o investimento em infraestruturas de longa duração era realizado com base nas verbas previstas no Orçamento de Estado através do PIDDAC e na previsão de fundos comunitários a envolver em determinado projecto.

Com Maastricht, a entrada no Euro e os limites para o défice, os governos foram conduzidos pela mão da União Europeia a disfarçar o crescimento da dívida pública passando-a para as contas das empresas públicas, sobrecarregando-as com empréstimos bancários avalizados pelo Estado e transferindo para elas o custo total do investimento efectuado – que assim deixava de contar para o défice.

E esta desorçamentação serviu também o sector financeiro, garantindo-lhe clientes avalizados pelo Estado, sem risco, e que contribuíam para os lucros da banca pagando juros usurários para o nível de garantias recebidas.

Esta realidade foi durante anos denunciada pelo PCP, mas só em 2011 foi assumida pelos partidos do «arco da dívida», o PS, o PSD e o CDS. O próprio Plano Estratégico de Transportes (PET) do actual Governo já referia em 2011 que *«não é mais possível continuar uma política de investimentos assente na desorçamentação, através do recurso ao endividamento bancário das empresas do Sector Empresarial do Estado.»*

Importa recordar que quem decidiu, ao longo destes anos, dos investimentos em ILD realizados no Metropolitano de Lisboa (ML) e do Porto (MP) e na Rede Ferroviária Nacional (REFER) foram o Governo e a Assembleia da República – os investimentos constavam do PIDDAC de cada Orçamento de Estado, foram votados em cada ano por PS, PSD e CDS. **Se constavam os investimentos**, o mesmo não se pode dizer **das**

verbas para os pagar. E assim, ao longo de anos, foram os Governos fazendo obra através das empresas públicas mas sem as pagar, obrigando as empresas a recorrer crescentemente ao financiamento bancário, não só para pagar o investimento como também para pagar os juros desses empréstimos.

É importante que se reconheça esta realidade, pois é necessário não voltar a cometer o mesmo erro. É igualmente importante que depois não se coloque às costas dos trabalhadores e dos utentes uma realidade que resulta de opções deliberadas e conscientes tomadas pelos executantes da política de direita, PS, PSD e CDS.

Como o demonstra o Quadro 1, onde se vê que do total de Investimentos em ILD na Refer, Metro de Lisboa e Metro do Porto, o Estado contribuiu com uma média de 8% através do PIDDAC (Orçamento de Estado) e 23% por via dos fundos europeus, deixando perto de 70% do investimento em ILD a cargo das Empresas por força de endividamento. E só nos casos aqui retratados, falamos de Investimentos públicos de 7,86 Mil Milhões de Euros **onde o Estado ficou a dever àquelas empresas públicas 5,29 Mil milhões de Euros!**

Quadro 1				
Repartição do Investimento de Longa Duração (ILD) em três empresas públicas				
	Anos	Investimento ILD	Contribuição PIDDAC	Contribuição UE
Refer	2001 2013	4297 M€	335 M€ (8%)	1333 M€ (31%)
Metro Lisboa	2003 2013	931 M€	96 M€ (10%)	276 M€ (30%)
Metro Porto	1994 2013	2631 M€	161 M€ (6%)	470 M€ (18%)
Total para as 3 Empresas		7859 M€	592 M€ (8%)	1829 M€ (23%)

1.2 Metro Transportes do Sul (MTS) – quando o Estado entregou aos privados o investimento em ILD, pagou-o na totalidade!

O Relatório da Auditoria do Tribunal de Contas de 2011 sobre a MTS – Metro Transportes do Sul, igualmente designada por Metro Sul do Tejo (cujo capital era repartido entre Barraqueiro, Mota-Engil, Siemens, Teixeira-Duarte e Esphera), expôs na praça pública os números de mais uma negociata onde os dinheiros públicos foram utilizados para financiar o lucro privado.

Nas contas do relatório, transparece uma diferença significativa na postura do Governo face a este empreendimento, completamente diversa da atitude tomada face ao investimento em ILD nos Metros de Lisboa e do Porto e na REFER. Enquanto nestes três últimos casos o governo optou por subfinanciar o investimento carregando as empresas públicas de dívida, no caso da MTS o governo assumiu todo o investimento libertando a concessionária desta responsabilidade. Veja-se o Quadro 2 agora comparando a postura do Estado no ILD das Empresas Públicas com a adoptada para a MTS.

Quadro 2					
Repartição do Investimento de Longa Duração (ILD) em três empresas públicas comparado com o investimento em ILD no Metro Sul do Tejo					
	Anos	Investimento ILD	Contribuição PIDDAC	Contribuição UE	Responsabilidade da Empresa
Refer	2001 2013	4297 M€	335 M€ (8%)	1333 M€ (31%)	2629 M€ (61%)
Metro Lisboa	2003 2013	931 M€	96 M€ (10%)	276 M€ (30%)	559 M€ (60%)
Metro Porto	1994 2013	2631 M€	161 M€ (6%)	470 M€ (18%)	1950 M€ (74%)
(Total)		7859 M€	592 M€ (8%)	1829 M€ (23%)	5438 M€ (69%)
MTS	2002 2010	339 M€	208 M€(*) (61%)	75 M€ (22%)	56 M€ (17%)
(*) Inclui 15 M€ da CM Almada					

Não contente com este favorecimento, o Governo ainda celebrou a 21 Novembro de 2008 um novo contrato com a MTS, onde pagou à concessionária 77 Milhões de Euros, porque «*a obra estava atrasada*». Ou seja, o Estado acabou por pagar (mais do que) TODO o investimento!

Tivesse o Estado **usado o mesmo critério** de financiamento do ILD nas Empresas Públicas que usou com as Empresas Privadas e **90% da dívida de empresas como a Refer, a Metro do Porto e o Metro de Lisboa não existiria!** Esta não foi no entanto a sua opção!

1.3 Fertagus – Dívida Pública para Lucros Privados

No caso da FERTAGUS (serviço ferroviário Lisboa-Setúbal via ponte 25 de Abril, cujo capital é repartido entre a Barraqueiro 70% e a Arriva 30%) todo o investimento realizado pelo Estado para que a privada FERTAGUS possa operar com lucros está escondido na dívida das empresas públicas. Pegando novamente nas contas da Refer constatamos que em 2013, ainda se encontravam no passivo desta empresa três empréstimos do Banco Europeu de Investimentos (BEI) contraídos para a construção da Travessia Ferroviária sobre o Tejo (ver Quadro 3):

Quadro 3 – Empréstimos Contraídos pela REFER para a execução da travessia ferroviária da Ponte 25 de Abril (Milhões €)		
Ano do Empréstimo	Montante	Dívida remanescente em 2013
1996	99,8 M€	29,9 M€
1997	99,8 M€	26,6 M€
1998	99,8 M€	37,4 M€
Total da Dívida Remanescente em 2013		93,0 M€

Todas as empresas que utilizam a rede ferroviária nacional deveriam pagar uma taxa de uso à REFER. Vejamos quanto é no caso da FERTAGUS. De 1998 até Outubro de 2005 **ficou isenta**, tendo pago desde então uma média de 2,6 Milhões de Euros por ano. Ora só de amortizações destes 3 empréstimos a Refer está a pagar cerca de 30

milhões de Euros por ano (terminados há muito os respectivos períodos de carência).

Ou seja, a Refer recebe 2,6 M€, por algo de que paga 30 M€ (11 vezes mais) por ano só de amortizações destes 3 empréstimos, a que crescem mais uns milhões por conta de juros e outros investimentos realizados neste troço da infraestrutura. E como se não bastasse, ainda presta à Fertagus o serviço de controlo de circulação, manutenção e conservação de vias. Dito mais claramente, **a Refer paga para «vender» serviços à FERTAGUS!** E quem decidiu isto não foram os trabalhadores, foram os Governos, que colocaram a Refer a pagar milhões de euros por ano de um investimento que a FERTAGUS agora usa para sacar lucro, e que nesse período, ainda pagaram 180 milhões de euros à FERTAGUS de «apoios» que recusavam à empresa pública REFER.

Como se o esbulho não fosse suficiente, a Fertagus ainda se atreve actualmente a **não pagar sequer** as taxas de utilização, tendo exigido ao Governo que pague essas tarifas. As duas principais empresas privadas clientes da REFER devem-lhe em conjunto 9,6 milhões de euros em tarifas de utilização não pagas (a outra empresa privada é a TAKARGO, do Grupo Mota-Engil, que efectua transporte de mercadorias)!

1.4 Metro do Porto: investimento público para exploração privada

O Metro do Porto é uma empresa pública com a exploração comercial privatizada desde o início da sua operação (exploração concessionada à empresa NORMETRO da Multinacional francesa TRANSDEV 1997-2010; de 2010 ao presente a exploração adjudicada à ViaPorto do Grupo Barraqueiro-Arriva (Multinacional Inglesa detida a 100% pela multinacional alemã DB)).

Grosso modo trata-se do modelo que o Governo quer impor para todos os transportes: a empresa pública Metro do Porto pagou a construção da infraestrutura, paga a sua manutenção, adquiriu o material circulante (comboios), paga as despesas de vigilância e limpeza, paga as despesas com a bilhética, e ainda paga à concessionária privada para «operar» os

comboios um valor inferior ao que recebe em passes e bilhetes. Ou seja, pede emprestado para suportar todo o investimento necessário à operação, pede emprestado para pagar grande parte dos custos operacionais e ainda pede emprestado para pagar à concessionária. Receitas reais só para o privado.

Não admira pois que a Metro do Porto tenha uma dívida gigantesca de 3180 Milhões de Euros. Veja-se no próprio Relatório e Contas de 2013 as rubricas que justificam tal volume de dívida (Quadro 4).

Como se pode constatar lá está a origem da dívida: a desorçamentação (com as obras a explicarem 1720 Milhões de dívida e o Material Circulante outros 140 Milhões), e os encargos com essa dívida a explicarem mais 1200 milhões.

Quadro 4 Origem da dívida actual da empresa pública Metro do Porto (2013)	
Rúbricas	Milhões de Euros
Obras Realizadas	1720
Material Circulante	140
Gestão	80
Juros Pagos	610
Liquidação Antecipada de Swaps	340
Pagamento de cupons de Swaps	250

E assim, com o investimento cancelado, a dívida da Metro do Porto cresceu 457 Milhões (ou seja 14%) só em 2013! O facto da exploração comercial estar privatizada só faz crescer ainda mais essa dívida, pois como todos os contratos PPP's (Parcerias Público-Privadas), esta negociata só serve para dar dinheiro a ganhar ao concessionário privado.

1.5 Com a Privatização da ANA, o que mudou?

Tudo, e para pior. Até 2012, o investimento nos Aeroportos era todo assumido pela própria ANA. Com a venda da ANA à VINCI esse investimento já se reduziu drasticamente, e não faltará muito para estar a ser financiado pelo Orçamento de Estado e fundos comunitários – o que não aconteceu antes, ou seja, o que no tempo da empresa pública antes foi desorçamentado passará, privatizada a empresa, a ser devidamente orçamentado.

Com a publicitação do Plano Estratégico da ANA em Fevereiro de 2014 (o primeiro após a privatização), ficou patente o quanto a privatização se está a traduzir numa brutal quebra do investimento nas infraestruturas aeroportuárias. O plano prevê um investimento de 231 milhões de Euros em 5 anos, quando no mesmo período anterior, a ANA *pública* tinha realizado (e pago com receitas próprias!) 507 milhões de euros de investimento. Esta diferença de 277 milhões deixa de ser investimento para passar a dividendo transferido para a multinacional Vinci – a que crescem os apoios que ainda vai receber e a ANA *pública* não recebia.

No Quadro 5 deixamos a discriminação desses investimentos quando a ANA era uma empresa pública. A recordar de cada vez que o Governo falar do investimento da Vinci nos próximos cinco anos.

Quadro 5						
Investimento da ANA enquanto empresa pública (2008/2012)						
Investimento nos Aeroportos (Milhões €)	2008	2009	2010	2011	2012	Total por Aeroporto
Lisboa	100	105	77	39	26	347
Porto	8	11	7	8	3	37
Faro	12	15	16	19	11	73
Açores	5	10	17	12	1	45
Madeira	3	1	0	0	1	5
Total por ano	128	142	117	78	42	507

2. SUBFINANCIAMENTO

2.1 Subfinanciamento às Empresas Públicas pela Exploração

O segundo factor para o crescimento da dívida das Empresas Públicas de Transportes é o subfinanciamento, ou seja, o facto de o Governo ter contribuído, ao longo dos anos, com valores de Indemnização Compensatórias inferiores aos efectivos défices de exploração.

E sobre isto nunca é demais sublinhar algumas verdades estruturantes:

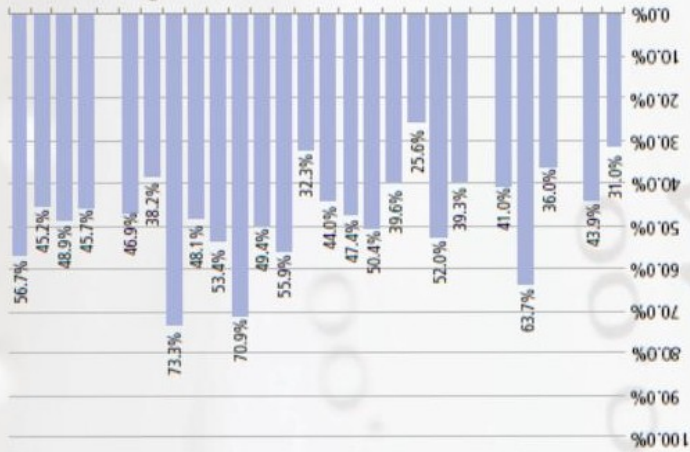
- a) Em todos os países europeus as empresas de transportes públicos funcionam com um défice de exploração suportado pelo Estado, permitindo manter os preços abaixo do custo de produção;
- b) Em Portugal, como demonstraremos, o Estado tem financiado todo o défice de exploração das empresas privadas e tem subfinanciado as empresas públicas.

Esta política, praticada durante mais de 30 anos, com o diferencial entre Indemnizações Compensatórias atribuídas e devidas sempre a somar-se ao endividamento das empresas, é um forte contribuinte para a situação actual. Os ganhos para a sociedade de uma rede de transportes públicos não são mensuráveis apenas nos resultados liquidados das suas empresas públicas, mas em questões como a redução da factura energética, a substituição do transporte individual pelo colectivo, o ordenamento das cidades, a coesão nacional, a mais justa repartição da riqueza, a qualidade de vida das populações, etc.

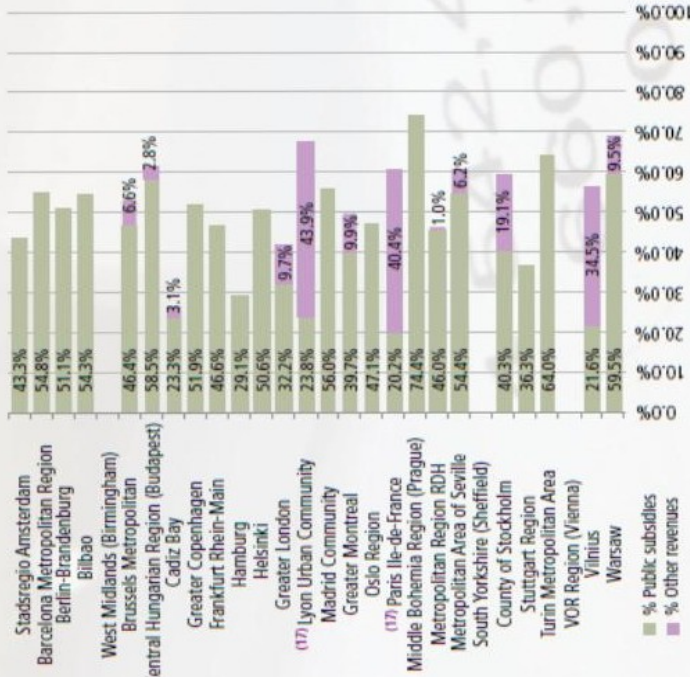
Para terminar este ponto, e provando a falsidade das afirmações do Governo quando fala de padrões europeus, reproduzimos na página seguinte um quadro do último barómetro da Associação Europeia de Autoridades Metropolitana de Transportes (EMTA), publicado em 2014 e com dados referentes a 2012:

Coverage of operational costs

By fare revenues



By public subsidies and other revenues



(17) In French metropolitan areas (Lyon Urban Community and Paris Ile-de-France) the percentage of "Other revenues" refer to the transport tax (Versement Transport), covering 43.9% and 40.4% of operational costs respectively.

Como se pode verificar, a cobertura dos custos operacionais por subsídios públicos ronda os 50% na esmagadora maioria dos casos analisados. E esse será o apoio que o Governo dará a estas empresas se as conseguirem privatizar, como o grupo Barraqueiro já veio reivindicar. É só enquanto empresas públicas que esses apoios são muito inferiores à média europeia, como se pode ver nos casos seguintes.

Quadro 6 – Taxa de cobertura dos Gastos Operacionais pelas Indemnizações Compensatórias						
		2009	2010	2011	2012	2013
ML	Gastos Operacionais (M€)	226,3	210,7	206,7	150,4	161
	Ind. Compensatórias M€ (% dos Gastos Operacionais)	26,8 (11,8%)	26,5 (12,6%)	42,0 (20,3%)	44,0 (29,3%)	44,0 (27,3%)
STCP	Gastos Operacionais (M€)	87,9	81,9	80,12	69,06	63,63
	Ind. Compensatórias M€ (% dos Gastos Operacionais)	19,16 (21,2%)	18,98 (23,2%)	17,87 (22,3%)	10,7 (15,5%)	11,8 (18,5%)
Carris	Gastos Operacionais (M€)	146,8	151,9	117,4	113,9	111,9
	Ind. Compensatórias M€ (% dos Gastos Operacionais)	53,8 (36,7%)	50,9 (33,5%)	53,0 (45,1%)	19,5 (17,2%)	18,6 (16,6%)

Ou seja, em Portugal, o Estado paga muito menos que a média europeia, contribuindo para o crescimento da dívida das Empresas Públicas (e os utentes pagam muito mais, como se poderia demonstrar, não estivesse este estudo focado na questão da dívida).

2.2 Sobrefinanciamento das Empresas Privadas

Não se pense que os critérios de subfinanciamento que aplicaram às empresas públicas eram um critério universal. Para as empresas privadas os Governos reservavam outro critério – o do sobrefinanciamento – garantindo os lucros dos respectivos capitalistas. Os mecanismos que geraram esse sobrefinanciamento são múltiplos e contribuíram também, directa e indirectamente, para o crescimento da dívida das empresas públicas. Vejamos alguns exemplos:

2.2.1 MTS – O Estado assume todo o défice de exploração

Na ausência de contas actualizadas da MTS, socorremo-nos dos dados expostos pela auditoria realizada pelo Tribunal de Contas em 2011. Neste relatório de auditoria o Tribunal, simpaticamente, acusa o Governo de turno somente de que os estudos usados para estabelecer os apoios à concessionária privada, «*se terem revelado demasiado optimistas*». Mas a realidade é que o Estado assume, à cabeça, uma tal responsabilidade, que a MTS nem sequer precisa de se preocupar em ter mais passageiros – mesmo com os comboios vazios, o negócio está garantido, como coloca o Tribunal de Contas «*a Concessionária não tem qualquer risco de tráfego, não tendo assim, qualquer incentivo para se focar no objectivo do contrato, isto é, nos passageiros*».

O contrato entre o Estado e a concessionária privada prevê condições verdadeiramente inaceitáveis, que isentam o concessionário de qualquer risco na exploração e lhe garante lucros avultados - sendo o limite mínimo da banda de referência o número até ao qual o Estado suporta todo o custo de operação (Ou seja, o Estado estima um número mínimo de passageiros pelo qual paga, transporte-se ou não aquele número de passageiros, tenha o concessionário ou não a «despesa» correspondente ao transporte daquele número de passageiros). Veja-se pois, no Quadro 7, os números de tráfego em PKT - passageiros x quilómetros transportados comparados com os valores de referência do contrato:

(Milhões)

	2009	2010	2011
Limite mínimo da banda de referência previsto no contrato de concessão	88 (3,5 vezes mais do que o transportado)	88,2 (3 vezes mais do que o transportado)	88,6 (2,7 vezes mais do que o transportado)
Tráfego Real	24,7	29,3	32,2(*)
(*) Estimativa			

Um acordo destes traduziu-se naturalmente no pagamento de avultadas indemnizações compensatórias, que garantiram o lucro da concessionária (ver Quadro 8):

Quadro 8 – Indemnizações pagas pelo Estado à MTS (em Milhões €)	
Ano	Indemnização compensatória
2009	8,45 (*)
2010	7,68
2011	15,58
Total 09/11	31,88
(*) Inclui 1 mês de 2008	

O Estado, só em três anos, assumiu um apoio à exploração privada do Metro Sul do Tejo (MTS) de quase 32 Milhões. Comparemos no Quadro 9 agora esse apoio com o dado à exploração da Metro de Lisboa que é uma empresa pública. Usemos como referência o ano de 2010, único onde as contas do MTS estavam apuradas para um funcionamento completo.

Quadro 9 – Indemnizações pagas pelo Estado à MTS e ao Metro de Lisboa em 2010			
Empresa	PKT	IC paga	IC/PKT
MTS	29,3 Milhões	7,68 Milhões	0,26 €
Metro de Lisboa	866,1 Milhões	28,1 Milhões	0,03 €

Para termos uma ideia do esbulho, se o Metro de Lisboa recebesse pelo mesmo critério aplicado à MTS, deveria ter recebido 227 Milhões de euros de Indemnizações Compensatórias (e teria dado um «lucro» de 70 milhões, mesmo pagando todo o investimento e os juros da dívida). Ou, dito de outra forma, se a MTS recebesse de acordo com as verbas pagas ao Metro de Lisboa, teria recebido apenas 950 mil Euros (ou seja, oito vezes menos), passando a dar prejuízo, mesmo tendo sido o Estado a assumir toda a despesa de investimento.

Assim se demonstra, mais uma vez, que o propalado “milagre” da gestão privada não é mais que o milagre de esconder a transferência de recursos públicos para o grande capital.

O esbulho é tão flagrante que o próprio Governo PSD/CDS assumiu a necessidade de renegociar a concessão: «*Face a esta situação e ao manifesto sobredimensionamento do projecto e da oferta estabelecida para a procura que efectivamente se verifica, deram já início os trabalhos da comissão de renegociação do contrato, com objectivo de introduzir alterações à concessão que reduzam os encargos dele decorrentes para o Estado Português.*» Mas o roubo continuou, com o pagamento de **7,4 milhões** em 2012 e de **12 milhões** em 2013, sem contar os milhões por conta do passe 4_18 e sub23!

2.2.2 A Fertagus recebe mais dos Utentes e do próprio Estado

A Fertagus é um bom exemplo do que significam as privatizações. Como já vimos, todo o investimento necessário à exploração comercial foi efectuado pelo Estado e pelas empresas públicas.

Ora, mesmo operando assim em condições muito mais favoráveis, pratica preços que são quase o dobro dos da CP, mesmo depois do Governo ter imposto um brutal aumento de preços à CP em Agosto de 2011. Vejamos a comparação no Quadro 10.

Quadro 10 – Preço dos bilhetes e passes praticados na CP e na FERTAGUS para distâncias idênticas		
(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€
Varição absoluta	0,30€	11,30 €
% 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€
Varição 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€
Varição 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€
Varição absoluta	1,90€	72,90€
% de variação	77,6%	133,9%

Ora apesar destes preços e de não ter realizado nenhuns investimentos, a Fertagus dá prejuízo, e só consegue acumular lucros para os seus accionistas quando o Estado lhe entregou ao longo dos anos milhões em indemnizações compensatórias, tendo recebido em apoios públicos mais de 180 milhões de euros nos últimos 11 anos!

Como tem acontecido com todos os sectores privatizados da nossa economia, o que já é privado demonstra que as privatizações ficam mais caras ao Estado, mais caras aos Utentes, e só beneficiam quem passa a acumular lucros – os seus accionistas. Enviando cada vez mais o nosso país para o abismo!

Veja-se o Quadro 11, que compara os CK (Comboios Quilómetro) realizados pela CP e pela Fertagus entre 2005 e 2010 com o dinheiro recebido do Estado em Indemnizações compensatórias. Como se pode ver a CP apesar de realizar em média 20 vezes mais comboios-quilómetro recebe, no máximo, 5 vezes a IC que recebe a FERTAGUS.

Quadro 11 – Comboios Quilómetro realizados versus Indemnizações Compensatórias recebidas - CP e FERTAGUS

ANO		CP	Fertágus	Relação
2005	CK realizados (*)	37,61	1,62	23,2
	Indemnizações Compensatórias pagas	26,23 M€	5,2 M€	5
2006	CK realizados (*)	37,29	1,75	21,3
	Indemnizações Compensatórias pagas	28,07 M€	10,41 M€	2,7
2007	CK realizados (*)	38,72	1,77	21,9
	Indemnizações Compensatórias pagas	30,02 M€	12,57 M€	2,4
2008	CK realizados (*)	39,46	1,78	22,2
	Indemnizações Compensatórias pagas	32,27 M€	11,62 M€	2,8
2009	CK realizados (*)	37,84	1,77	21,4
	Indemnizações Compensatórias pagas	34,70 M€	11,00 M€	3,2
2010	CK realizados (*)	30,7	1,78	17,2
	Indemnizações Compensatórias pagas	35 M€	7,4 M€	4,7
(*) Informações da REFER				

Mesmo tendo em conta que até 2009 os CK's da CP incluem o transporte de mercadorias, não é difícil perceber a total desproporcionalidade em prejuízo da CP numa relação de perto de 1/4.

Atentando ainda ao total de passageiros transportados, se a Fertagus, por 23 milhões de passageiros recebeu 7,4 milhões de euros em 2010 (0,32 € por passageiro), então só a CP Lisboa, com 91 milhões de passageiros deveria ter recebido 29 milhões de €. Mas a realidade é que a CP toda – Lisboa, Porto, Regional, Longo Curso e Internacional – apenas recebeu 35 milhões de indemnizações compensatórias em 2010! Se pensarmos que é na CP Regional que está o essencial do défice de exploração da CP – 55 Milhões de euros em 2010 – percebemos melhor a dimensão do subfinanciamento da CP e também porque é que a «solução» das troikas para a CP é manter a dívida e o serviço Regional no Estado e entregar aos privados a CP Lisboa e CP Porto!

Depois de anos a ser sobrefinanciada, a Fertagus anunciou que «prescindia» das Indemnizações Compensatórias a partir de 2011 – facto intensamente utilizado pelo governo a favor da política de privatizações.

Ora essa redução não pode, em primeiro lugar, fazer esquecer os milhões com que foi sobrefinanciada e, em segundo lugar, não pode ignorar que por «coincidência» essa passagem da Indemnização Compensatória (IC) da FERTAGUS para zero coincidiu com o aumento da IC paga à MTS que pertence, no essencial, ao mesmo accionista (ver Quadro 12):

Quadro 12 – Indemnizações Compensatórias pagas à CP e pagas à FERTAGUS e MTS (ambas do grupo Barraqueiro)				
Ano	CP	MTS	Fertagus	MTS+Fertagus
2010	34,7	7,7	9,7	17,4
2011	38,2	15,6		15,6
2012	36,9	7,5		7,5
2013	38,2	12,0		12,0

Note-se ainda que a Fertagus ainda reivindica receber do Estado parte do que está a pagar pela tarifa de utilização da infraestrutura à REFER. Mais uns milhões que o Governo já se comprometeu publicamente a entregar à Fertagus.

2.2.3 Metro do Porto, só o concessionário privado tem tudo garantido

No Metro do Porto o Estado paga uma Indemnização Compensatória (IC) como o faz com todas as Empresas Públicas de Transportes. E apesar da exploração comercial estar privatizada, essa IC é paga à Empresa Pública. Porquê? Porque a IC e toda a receita arrecada é insuficiente para pagar sequer à concessionária (Quadro 13), quanto mais para cobrir as restantes despesas de exploração. Mas para a propaganda, a IC é paga à empresa pública. Pois...

Quadro 13 – Diferença entre o que a Metro do Porto recebe de passes, bilhetes e IC e o que paga à concessionária privada

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Total
Receita (1)	10,3	21,3	26,7	29,4	30,1	31,1	34,9	37,1	38,4	259,3
IC's (2)	2,4	2,5	10,9	11,7	12,5	12,6	12,6	12,2	12,2	89,6
Despesa (3)	-24,4	-44,3	-49,7	-48,9	-50,3	-41,8	-46,2	-47,4	-49,9	-402,9
Saldo	-11,7	-20,5	-12,1	-7,8	-7,7	1,9	1,3	1,9	0,7	-54,0

(1) Receita da Operação – Arrecadada pela Metro do Porto **(2)** Indemnização Compensatória – Recebida pela Metro do Porto **(3)** Pagamento da Metro do Porto à Concessionária Privada

É verdade que as Indemnizações Compensatórias quase cobrem este saldo negativo. Quase.

Acontece que, mesmo sem ter em conta as obras e os juros, tudo o resto relativo à exploração comercial que o concessionário privado não assume – leasing dos comboios, despesas com a manutenção, vigilância e limpeza, etc – pagam-se como? Recorrendo a empréstimos bancários, claro, fazendo dívida.

E o facto da Metro do Porto ser hoje, essencialmente, **uma empresa gestora de concessões a privados** e possuir menos de 100 trabalhadores, **não lhe evitou o crescimento de uma dívida gigantesca.**

Antes pelo contrário, pois **são estes prejuízos de milhões da empresa pública que permitem ao concessionário privado ter garantido um lucro anual.**

2.2.4 Na distribuição das receitas do Passe Social e dos Combinados, um desvio de dinheiro das empresas públicas para as privadas

Na "Auditoria ao Metropolitano de Lisboa, EPE" do Tribunal de Contas de 25 de Fevereiro de 2010 podemos ler:

«Só em 2008, o Metropolitano, de acordo com os seus cálculos, deixou

de arrecadar 12 milhões de euros devido ao modelo de repartição da receita dos passes intermodais e combinados ser, ainda hoje, efectuada com base em dados estatísticos resultantes de um inquérito datado de 1989 e, por consequência, fortemente desajustado da realidade.

De facto, nas duas décadas que se seguiram àquele ano, o Metropolitano de Lisboa mais do que duplicou a sua oferta de transporte, tendo a procura atingido, em 2007, cerca de 179,7 milhões de passageiros transportados, ou seja, mais 42,7 milhões do que os registados na estatística de 1989.

*Ademais, é inexplicável a contínua apatia e delonga, por parte do Estado, em sanear esta situação, que muito prejudica as suas empresas públicas de transporte colectivo e, em particular, o Metropolitano de Lisboa, pese embora tal situação já tenha sido denunciada quer em relatórios de auditoria do Tribunal de Contas, nomeadamente com recomendações para correcção daquele procedimento, quer, ainda, em trabalhos efectuados pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (actual IMTT), os quais corroboram o desajustamento das quotas em vigor, existindo, ainda, fortes probabilidades de a manutenção dessa repartição estar a permitir **que as empresas públicas estejam a financiar os operadores privados.**» (sublinhado nosso)*

Isto foi em 2010. Pois no ano de 2013 toda a distribuição das receitas **ainda está a ser realizada de acordo com a estatística de 1989!** Isto apesar do Governo ter reconhecido formalmente esse desvio, e ter diversas vezes prometido saná-lo.

Hoje, com a bilhética sem contacto, a possibilidade de realizar a distribuição da receita entre os diferentes operadores poderia ser ainda mais justa e automática, mas o Governo tem permitido que a informação estatística recolhida não seja utilizada na distribuição das receitas do passe, continuando-se a usar os dados do inquérito à mobilidade de 1989, ignorando-se até os do inquérito à mobilidade de 2007. Tudo em benefício da Barraqueiro-Arriva.

Veja-se no Quadro 14, com os dados **divulgados pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (AMTL) em 2011**, que calcula, para a média do 1º semestre de 2011, quanto cada empresa perde ou ganha na distribuição das receitas do passe social por ser utilizado o inquérito à circulação de 1989 em lugar do inquérito de 2007.

Quadro 14 – Diferença da distribuição das receitas do passe social intermodal segundo inquérito de 2007 em vez do utilizado inquérito de 1989

Empresa	Saldo Mensal	Estimativa 2011/2013
Carris	279.000 €	10.044.000 €
Metro	-600.000 €	-21.600.000 €
CP	-14.000 €	-504.000 €
Soflusa	-71.000 €	-2.556.000 €
Transtejo	84.000 €	0 €
Transportes Colectivos do Barreiro	-22.000 €	-792.000 €
Total das Empresas Públicas	-344.000 €	-12.384.000 €
Rodo viária de Lisboa	218.000 €	7.848.000 €
TST – Transportes Sul do Tejo	169.000 €	6.084.000 €
Scotturb	-8.000 €	-288.000 €
Vimeca	-35.000 €	-1.260.000 €
Total das Empresas Privadas	344.000 €	12.384.000 €

Só nos passes intermodais (L1, L2, L123, L123SX, L123MA, L123FS, 012, 123 e 23) as empresas públicas estavam a financiar as privadas em 344 mil euros por mês. E o governo, apesar de ter dito publicamente o contrário, manteve este roubo, fazendo crescer num lado a dívida e noutro os lucros.

Mas não é apenas no passe social intermodal que as empresas públicas são esbulhadas pelas empresas privadas. Nos restantes passes combinados, a divisão é feita também em completa desvantagem das empresas públicas.

Vamos deixar-vos dois exemplos. O primeiro de como é ainda hoje distribuída a receita dos passes combinados do Metro de Lisboa com a CP e com a Fertagus (Quadro 15).

Quadro 15 – Repartição da receita de passes combinados entre o Metro e a CP (Pública) e a Fertagus (Privada)							
	Passe Combinado	Para ML	Para CP		Passe Combinado	Para ML	Para Fertagus
Queluz	48,40 €	41,7% (20,2€)	58,3% (28,2€)	Pragal	51,00 €	30,5% (15,55€)	69,5% (35,45€)
Alverca	57,30 €	21,3% (12,2€)	78,7% (45,1€)	Fogueteiro	82,50 €	18,8% (15,55€)	81,2% (67,0€)
Sintra	70,95 €	28,5% (20,25€)	71,5% (50,7€)	Coina	93,85 €	16,60% (15,55€)	83,4% (78,4€)
Azambuja	84,75 €	24,9% (21,1€)	75,1% (78,4€)	Setúbal	140,75 €	11,1% (15,55€)	88,90% (125,2€)

Usamos os mesmos pares que no exemplo anterior, emparelhados por uma distância similar a Lisboa. E não é difícil perceber que o Metropolitano de Lisboa recebe sempre uma percentagem menor na relação com a Fertagus, e mesmo em valor absoluto recebe quase sempre muito menos (com uma excepção). A diferença, abissal, entre os passes fica toda para o operador privado.

Mas se olharmos para os combinados com outras operadoras, veremos como quando se trata das operadoras privadas rodoviárias aparece a mesma distorção. Ela é mais evidente no Metropolitano (Quadro 16), mas não deixa de se fazer sentir também nos combinados com a Carris (Quadro 17).

Para se ter a plena noção do desconto efectuado, importa recordar que para se tirar um passe para a Cidade de Lisboa não se pode tirar um Passe Carris ou um Passe Metro, é obrigatório tirar o passe Navegante, **cujo custo mínimo é de 35,65€.**

Quadro 16 – Repartição da Receita de Passes Combinados com o Metro de Lisboa

	Preço Passe	para o Metro	para o outro parceiro
ML/RL1	44	36,4% (16€)	63,6% (28€)
ML/V1	43,6	36,5% (15,9€)	63,5% (27,7€)
ML/RL12	49,55	25,8% (12,8€)	74,2% (36,75€)
ML/V2	48,5	27,7% (12,6€)	72,3% (35,9€)
ML/RL123	57,55	22,6% (13€)	78,4% (44,55€)

Quadro 17 – Repartição da Receita de Passes Combinados com a Carris

	Preço Passe	para a Carris	para o outro parceiro
Carris/RL1	44	47,2% (20,8€)	52,8% (23,2€)
Carris/V1	43,6	47,9% (20,9€)	52,1% (22,7€)
Carris/RL12	49,55	36,9% (18,3€)	63,1% (31,25€)
Carris/V2	48,5	37,4% (18,1€)	62,6% (30,4€)
Carris/RL123	57,55	31,5% (18,1€)	68,5% (39,45€)

E apesar de todas estas distorções a favor do privado, que são financiamento das empresas públicas às empresas privadas, o Governo ainda atribui «**compensações**» às **privadas** pelo facto de permanecerem no passe social intermodal. E estas compensações são anuais, mas só para as operadoras privadas. Vejamos, no Quadro 17, os mais de 14 milhões oferecidos pelo despacho 10076-C de 2013:

Quadro 18 – «Compensações» às Rodoviárias privadas pelo facto de pertencerem ao passe social intermodal (Milhões €)

	2011	2012
Rodoviária Lisboa	3,7	3,08
TST	2,55	1,28
Vimeca	2,47	2,08
Scotturb	0,05	0,05
Total	7,77	6,49

3. O PESO CRESCENTE DO «SERVIÇO DA DÍVIDA»

3.1 Uma dívida que se alimenta a si própria

A terceira componente, que explica o crescimento da dívida das Empresas Públicas, é a crescente despesa com os juros da própria dívida, ou seja, a dívida já se alimenta praticamente sozinha.

No caso das três empresas com maior dívida, se somarmos ao Investimento em ILD não financiado os custos dos juros suportados pelas empresas (juros que resultam essencialmente das dívidas contraídas para pagar este investimento) chegamos à conclusão de que no caso destas três empresas públicas, **o investimento de longa duração não suportado pelo Estado e o pagamento de juros e swaps é responsável em quase 90% pelo crescimento da dívida** destas empresas nos períodos analisados, como se pode ver no Quadro 19.

Quadro 19 – Responsabilidade do crescimento da dívida (Milhões €)					
	Anos	Crescimento da Dívida no período	Responsabilidade Assumida pelas Empresas em ILD	Juros e Swaps	Total
Refer	2001 2013	5555 M€	2459 M€ (44%)	1822 M€ (33%)	77%
Metro de Lisboa	2003 2013	1913 M€	569 M€ (30%)	1539 M€ (80%)	110%
Metro do Porto	1994 2013	3140 M€	1900 M€ (60%)	1200M€ (38%)	98%
Total		10608 M€	4928 M€ (46%)	4561 M€ (42%)	88%

Veremos em seguida a situação nalgumas empresas em particular e como, pese o facto dos Governos nos últimos anos terem praticamente congelado o investimento, são já os juros quem assume a esmagadora maioria do crescimento da dívida.

3.1.1 Metro de Lisboa, ano a ano

Quadro 20 – Metro de Lisboa 2003/2013											
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Investimento Realizado pela Empresa na expansão da rede de Metro	168	105	105	55	76	93	158	87	55	25	4
Verbas Recebidas do O.E. (PIDDAC)	20	15	28	5	5	5	4	3	3	3	5
Verbas Recebidas da União Europeia	57	7	44	9	0	0	0	43	11	53	52
Diferença suportada pela empresa recorrendo a empréstimos bancários	91	83	33	41	71	88	154	41	41	-31	-43
O que pagou em Juros e swaps	76	70	73	66	66	70	101	89	176	206	612
Dívida no final do ano	2368	2620	2817	2991	3133	3312	3627	3812	3969	4181	4281
Aumento da Dívida		252	197	174	142	179	315	185	157	212	100
Total ILD suportadas+ Juros+swaps		153	106	107	137	158	255	130	217	175	569
% Crescimento da Dívida devido ao investimento ILD não apoiadas e ao pagamento de juros e swaps		60%	53%	61%	96%	88%	83%	70%	138%	83%	569%

No período até 2010, enquanto a empresa pública Metropolitan de Lisboa realizava 847 Milhões de Euros de investimentos, levava o Metro à Amadora e a Odivelas, ligava o Oriente a São Sebastião, levava o Metro a Santa Apolónia e avançava rumo ao Aeroporto, os Governos e o PS, PSD e CDS na Assembleia da República dotavam-na com apenas 85,1 milhões de Euros para investimentos através do PIDDAC – menos de 10,1% do capital necessário! Enquanto praticavam esta política criminosa, apareciam nos jornais e televisões a inaugurar as obras. Depois de 2010, já com o investimento praticamente congelado, o serviço da dívida implicou um custo de quase mil milhões de euros, dos quais 475 milhões foram pagamentos para cancelar uma parte dos contratos swaps (verba injectada através de um aumento de capital, pelo que não se reflecte directamente na dívida).

3.1.2 A Refer, ano a ano

Quadro 21 – Refer de 2001 a 2013

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Investimento realizado pela Refer em ILD	418	505	702	494	407	266	329	392	293	329	58	46	58
Verbas recebidas do OE (PIDDAC)	105	65	55	21	18	5	5	0	10	7	7	10	87
Verbas recebidas da UE	125	147	108	75	137	73	136	49	116	85	54	253	85
Diferença suportada (1)	188	293	539	398	252	188	188	343	167	237	-3	-217	-114
Juros e Swaps efectivamente pagos	49	50	47	62	72	97	181	206	173	192	183	272	238
Total da Dívida no final do ano	2024	2530	3026	3530	3975	4466	4601	5114	5539	6025	6540	6962	7184
Acréscimo à dívida no ano	395	506	496	504	445	491	135	513	425	486	515	422	222
Total ILD suportadas+ Juros+swaps (2)	237	343	586	460	324	285	369	549	340	429	180	55	124
% crescimento da dívida devido a ILD e juros (3)	60%	68%	118 %	91%	73%	58%	273 %	107 %	80%	88%	35%	13%	56%

1) Refere-se à parte do investimento não financiado pelo Estado nem pela UE

2) É a soma do Investimento que ficou a cargo da Empresa, com os juros e swaps que pagou dos empréstimos anteriormente assumidos para fazer face a anteriores investimentos

3) Mede a % de crescimento da dívida da responsabilidade do investimento em ILD e serviço da dívida (juros e swaps pagos.)

Também na REFER sobressai como a dívida continua a crescer imparablemente, fruto de quase 700 milhões de custos em juros e nas negociatas com as swaps ainda que se tenha congelado o investimento a partir de 2010, e pela primeira vez os apoios públicos (OE+UE) tenham superado os investimentos efectivamente realizados.

3.1.3 Também na CP o ciclo vicioso da dívida

2013 foi mais um ano em que o que a CP pagou em juros foi superior ao crescimento da dívida. A dívida da CP cresceu 177 milhões e foram pagos em juros 200 milhões de euros. Assim se demonstra que hoje a dívida da CP alimenta-se a si própria. Aliás, como se constata no Quadro 22, entre 2009 e 2013, a dívida cresceu 408 milhões de euros mas a Empresa assumiu encargos financeiros (juros, derivados e afins) de 883 milhões.

A CP, liberta da dívida que os sucessivos governos lá esconderam das contas públicas, é uma Empresa perfeitamente equilibrada, que poderia e deveria prestar um maior serviço público, com preços mais reduzidos. Não tem sido essa a opção dos sucessivos governos, que, por norma, só têm avançado para o saneamento financeiro das empresas públicas na véspera das privatizações.

Quadro 22 - CP, Crescimento da dívida versus crescimento de juros e encargos financeiros, 2009-2013 (Milhões €)

	2009	2010	2011	2012	2013	Soma 09/13	Varição 09/13
Juros Pagos	130	152	169	186	201	838	
Total Encargos Financeiros	134	157	188	194	210	883	
Dívida	3399	3324	3522	3637	3808		408

3.2 São os juros, e não os salários, o principal custo das empresas públicas

Quem analisar a realidade das empresas públicas com base nas mistificações publicadas, depressa chegará à conclusão (induzida) que essa situação financeira se deve aos «exorbitantes» custos da força de trabalho destas empresas e às «imensas regalias» de que usufruem os seus trabalhadores. Tudo o atrás exposto já demonstra a falsidade desta

campanha. Aliás, basta a comparação entre os custos de trabalho destas empresas e os juros pagos à banca para se perceber que também nas empresas públicas é a banca quem as parasita. Veja-se as contas de 2013 no quadro 23:

Quadro 23 – Custo comparado da remunerações e juros+swaps pagos em 2013 (Milhões €)			
Empresa	Total gastos em remunerações (*)	Total de Juros e swaps pagos	Quantos anos de remunerações se pagariam com o que foi gasto em juros+swaps
Metro Lisboa	46,4	612,2	13,4 anos
Refer	66,1	238,4	3,6 anos
Metro do Porto	3,8	450,0	118,4 anos
CP	72,5	200,8	2,7 anos
Carris	46,0	45,6	0,9 anos
STCP	25,5	29,2	1,1 anos
Transtejo	8,5	8,9	1,0 anos
Total	268,8	1585,1	5,9 anos

(*) A rubrica de Gastos com Pessoal inclui as contribuições para a Segurança Social, as indemnizações para despedimentos e outros gastos, pelo que aqui se analisa as «remunerações», ou seja o que é efectivamente pago aos trabalhadores do activo.

Contrariamente ao que têm afirmado os sucessivos Governos, a produtividade dos trabalhadores das Empresas Públicas é crescente, apesar de verem os seus salários e direitos sucessivamente atacados.

Mas ao ritmo a que a banca se alimenta destas empresas, não há produtividade que resista...

3.3 E como se não chegassem os juros, foram especular com as swaps

As empresas públicas estão sufocadas por juros, que já são um excelente negócio para a banca privada. Mas nesta economia de casino, são infinitas as formas de desviar recursos públicos para o grande capital.

Os contratos swaps são, basicamente, apostas sobre o valor futuro da taxa de juro, disfarçadas de medidas para evitar o risco de crescimento dessas taxas de juro. Não deveria ser precisa muita agilidade mental para perceber que não era grande ideia apostar com a Goldman Sachs ou com o Deutsche Bank sobre o valor futuro da taxa de juro, mas foi precisamente o que fizeram.

As perdas potenciais que esta prática provocou ascendem a milhares de milhões de euros. Pelo cancelamento antecipado desses contratos foram já gastas centenas de milhões de euros. Mas esse descalabro não é responsabilidade das empresas. Foram os governos do PS, PSD e CDS e os Administradores das Empresas Públicas por si nomeados que decidiram fazer estas apostas – aliás, que mesmo depois do desastre teimam em dizer que há swaps «legítimas»!

Vejamos, no Quadro 24, as perdas potenciais acumuladas nas empresas públicas por esta política de contratação de swaps (de acordo com o Relatório do SEE do 4º Trimestre de 2013):

Empresa	Perdas potenciais
Carris	-36,4
CP	-65,2
ML	-65,1
MP	-20,2
Transtejo	-3,9
9 swaps do Santander (*)	-1200,3
Total	-1391,1

(*) As 9 swaps com o Santander estão em Tribunal, colocadas pelo Santander. «Razão» pelo que o Governo o retirou das contas de cada uma das empresas, embelezando essas contas. Mas informa do valor das perdas potenciais dessas 9 apostas, que, mais tarde ou mais cedo, o Governo recolocará nas contas das empresas.

Estas perdas potenciais (perdas futuras até ao final da maturidade do contrato swaps) que continuam a pairar sobre as Empresas Públicas, irão somar-se às perdas reais concretizadas em 2013, pois o Governo, em vez de anular estas golpadas especulativas, mandou cancelar os contratos pagando antecipadamente uma parte significativa das perdas potenciais. Foram centenas de milhões o que as empresas públicas pagaram em 2013 por ordem do Governo. Devido ao secretismo com que o Governo tentou mistificar o que estava a fazer, ainda só se conhecem os valores concretos de algumas empresas, mas já são elucidativos (Quadro 25):

Quadro 25 - Pagamentos realizados pelo cancelamento de parte dos swaps em 2013

Empresas	Pagamentos
Metro de Lisboa	475,4 Milhões
Metro do Porto	340 Milhões

4. QUE OUTRAS RAZÕES JUSTIFICAM A REALIDADE FINANCEIRA DESTAS EMPRESAS?

Além da desorçamentação, do subfinanciamento e do serviço da dívida, que estruturaram a realidade financeira destas empresas, existem um vasto conjunto de outras razões, ligadas às opções de gestão, que contribuíram para agravar a situação.

Não serão aqui tratadas em pormenor uma vez que têm um papel secundário na actual dívida das empresas ainda que no seu conjunto sejam uma parte importante do problema (consultorias externas de milhões de euros; realização de despesas de milhões encomendadas pelos governos mas sem reais contrapartidas para o serviço público e para as empresas; compras e despesas injustificadas; derrapagem de obras a favor das clientelas; ausência de investimento reprodutivo;

regalias e salários luxuosos das administrações e direcções; gastos em propaganda governamental; no caso da TAP, a decisão de comprar a VEM; as opções impostas pelo poder político às empresas, como a prioridade do Metro à Expo em 1998 em vez de zona ocidental, como a exclusão de Sacavém e Portela do percurso até ao Aeroporto; etc.).

Da mesma forma, os modelos de gestão implementados nos últimos 30 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.

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, como é evidente, a responsabilidade 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, e uma política patriótica e de esquerda que o PCP propõe.

5. CONCLUINDO:

5.1. 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 anuais de exploração das empresas públicas; a opção de recorrer a novo endividamento para pagar os encargos da dívida.

5.2. 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, e coloca as empresas públicas a assumir encargos para viabilizar as concessões.

5.3. 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;

5.4. Esta dívida, e as opções que a criaram, tem responsáveis políticos, os partidos que há 35 anos vão rodando nos Governos, nas Administrações das Empresas Públicas e Privadas e na Banca: PS, PSD e CDS.

5.5. Mais 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.

5.6. Só o controlo público deste sector, desenvolvendo-o e modernizando-o, garantindo o seu financiamento adequado e renegociando a dívida, respeitando os direitos dos trabalhadores, pode, no quadro de uma ruptura com a política de direita, cumprir o seu papel ao serviço do povo e do país.