

COMISSÕES DE TRABALHADORES DAS EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES DE LISBOA E PORTO



12-09-2014

Reunião das Comissões de Trabalhadores

As Comissões de Trabalhadores das Empresas Públicas de Transportes de Lisboa e do Porto (Metro de Lisboa, STCP, CARRIS, CP, Transtejo e EMEF), envolvidas nas tentativas de subconcessão, reunidas hoje dia 12 de setembro, em Lisboa, decidiram tornar públicas as suas posições sobre o processo em curso.

Comissões de Trabalhadores das Empresas Públicas de Transportes de Lisboa e Porto

1. As nossas Empresas e o serviço que prestam hoje

Os últimos governos têm usado as Empresas Públicas, e em particular as dos transportes, para esconderem do défice público milhares de milhões de euros cuja despesa correspondeu a expansões das redes, renovações das frotas, repartições financeiras desajustadas dos passes sociais favorecendo os transportadores privados, imposição de tarifas sociais sem a correspondente compensação financeira.

Em particular as obras de expansão das redes, impostas e inauguradas pelos governos, com grandes festas de circunstância, foram executadas recorrendo à dívida assumida, por estas mesmas Empresas, em nome do Estado, de maneira a que a dívida pública efetiva não se tornasse, nesses momentos, visível e clara para todos. Foram exemplos claros desta operação de engenharia financeira a construção do Metro do Porto, as últimas expansões do Metro de Lisboa e os avultados investimentos realizados pela REFER.

Ou seja e repetimos: eram os governos que decidiam as obras e que mandavam as Empresas Públicas irem à banca pedirem emprestado o dinheiro para as fazer. Pelo mesmo mecanismo, os governos subfinanciaram sistematicamente a exploração comercial das empresas públicas, mandando que as diferenças entre as receitas de exploração e as despesas de exploração fossem sistematicamente cobertas pelo recurso ao endividamento.

E, à semelhança do que fizeram com o país mas a uma escala menor, criaram uma dívida tão grande nas Empresas Públicas que hoje, com o investimento praticamente congelado, a dívida cresce já só com o pagamento de juros, a usura e a especulação financeira.

Com o falacioso argumento de que estas Empresas Públicas eram deficitárias, escondendo a real razão por que o eram, impuseram reduções drásticas de pessoal que têm hoje como consequência uma menor oferta de transportes; determinaram a redução de carreiras e horários, o aumento de intervalo entre comboios e entre autocarros, o encerramento de estações, carreiras e linhas; a redução de investimento para manutenção de instalações e material circulante; o brutal aumento de preços bilhetes e passes. Enfim degradaram o serviço público de transporte e afastaram deste meio de mobilidade fundamental para o desenvolvimento sustentado das cidades e das áreas metropolitanas, muitos milhares de utentes.

2. O modelo que nos querem impor agrava a situação financeira das Empresas Públicas

O modelo que agora aparece, por referência ao que fica patente nos cadernos de encargos dos STCP e do MP, conjugado com as declarações públicas do Secretário de Estado, vai agravar todo esse cenário de endividamento crónico destas Empresas Públicas.

Com este cenário as Empresas Públicas ficariam reduzidas a uma única receita, a proveniente da bilheteira e ao mesmo tempo ficariam obrigadas a pagar ao subconcessionário privado uma verba anual que é maior que a receita de bilheteira arrecadada.

As Empresas Públicas não recebem, no modelo proposto, Indemnizações Compensatórias. Contudo o subconcessionário privado tem garantido à partida 46,5 Milhões de Euros (ou seja 3,8 vezes mais o que a STCP hoje recebe) e 35,5 Milhões de Euros (3 vezes mais o que o MP hoje recebe).

Com esta subconcessão, as Empresas Públicas ficariam sem qualquer outra hipótese que não fosse a de se endividarem, mais uma vez em nome do Estado, para suportarem os seus custos próprios: relativos ao serviço da dívida, ao pagamento dos complementos de reforma e a todas as restantes obrigações que mantêm no contrato de concessão.

Se avançassem estas subconcessões, apenas os subconcessionários ganhariam, pois além de receberem os milhões já citados, ainda adquiriam o direito de explorar diretamente a publicidade, os espaços comerciais e outros serviços de rentabilização do património que lhe seria «oferecido».

As Empresas Públicas ficariam assim numa situação de completa asfixia financeira.

Ora, as Comissões de Trabalhadores destas Empresas entendem que este não é o caminho que melhor serve as Empresas e o nosso País.

3. Sobre o processo de concessão:

3.1. Cumprimento do consagrado na Constituição da República Portuguesa

As Comissões de Trabalhadores têm, segundo o artigo 54º da Constituição da República Portuguesa, a responsabilidade de realizar o **controlo de gestão**, sendo ainda seu direito, segundo o mesmo artigo, **receber toda a informação necessária ao exercício da sua atividade**. Estes direitos não se podem reduzir a um mero formalismo e muito menos serem ignorados por Administradores, Ministros e Secretários de Estado, numa postura de arrogância antidemocrática. Os tempos mais recentes demonstraram a justeza e importância destas competências, consagradas pela Constituição. Lembrarmos, como exemplo, os contratos «SWAPs» que muitas destas empresas

assinaram, sem a devida informação prévia prestada às Comissões de Trabalhadores, mas com o pleno conhecimento de Administradores, Ministros e Secretários de Estado. Este comportamento, ainda impune que já custou milhares de milhões de euros a todos os Portugueses só foi travado depois da denúncia pública realizada por várias Comissões de Trabalhadores.

Mas a Lei, no caso concreto o Código do Trabalho, confere ainda o direito às Comissões de Trabalhadores, de emissão de parecer prévio aquando de estudo de reestruturações das Empresas. Ora o que verificamos neste processo de concessão é que nem o consagrado na Constituição, nem o estipulado no Código do Trabalho está a ser cumprido.

E tal como as Comissões de Trabalhadores, também os Conselhos Consultivos, estabelecidos estatutariamente em muitas destas empresas, não foram consultados, nem chamados a analisar e emitir parecer sobre estes processos.

Ora, a situação atual, de negociação de contratos de subconcessão, é particularmente oportuna para que as Comissões de Trabalhadores recordem o que aconteceu aos últimos contratos de Parcerias Público-Privadas, onde milhares de milhões de euros foram transferidos do erário público para empresas privadas, à custa de cláusulas que parecem ter sido estudadas cientificamente para prejudicar o Estado (conforme concluído por uma Comissão de Inquérito da própria Assembleia da República).

Da análise que as Comissões de Trabalhadores fazem ao processo em curso, concluiu-se que, mais uma vez, o Governo e as Administrações estão a avançar com processos de concessão e reestruturação das empresas e dos seus serviços, sem qualquer auscultação prévia das Comissões de Trabalhadores, afastando-as deliberadamente do processo de decisão, escondendo o conteúdo detalhado de muita da documentação, recusando o apoio técnico necessário a um efetivo controlo do processo.

Recordamos aqui que não se trata apenas de avaliar o que se passa com o serviço subconcessionado, mas também as condições concretas em que as atuais empresas ficarão depois da subconcessão – e pelo que já vimos, muitas ficarão inviabilizadas.

Assim, as Comissões de Trabalhadores presentes nesta reunião exigem que as Administrações e o Governo respeitem a legalidade constitucional, facultem o pleno acesso a todos os documentos dos concursos, ao abrigo do direito à informação, submetam a parecer prévio os modelos de funcionamento que propõem, tal como estipulado na Lei e tornem públicas as suas decisões.

Mais, as Comissões de Trabalhadores entendem ser dever das diversas instituições do regime democrático: Presidente da República, Assembleia da República; Provedor de Justiça, Tribunal de Contas e Ministério Público, garantir que a Lei e a Constituição são efetivamente cumpridas.

3.2. Defesa do Carácter Público

Os serviços públicos devem ser prestados por entidades públicas. A sua privatização, qualquer que seja a modalidade escolhida (privatização, concessão, subconcessão, subcontratação, PPP - parceria público-privada), introduz sempre fatores de afastamento do objeto destas empresas - prestar um serviço público - e introduz nelas a lógica dominante em qualquer empresa privada - acumular os lucros para os distribuir pelos seus acionistas.

Aliás, toda a experiência anterior de privatizações nos transportes públicos traduziu-se num imenso prejuízo para os utentes e para o Orçamento de Estado. Não é por acaso que em muitos países europeus se estão a inverter os processos de privatização dos serviços públicos, apesar da permanente pressão em sentido contrário da União Europeia e das multinacionais que a comandam. Nesse sentido é elucidativo este excerto de um artigo publicado em Julho no jornal britânico The Guardian: “A privatização não está a funcionar. Prometeram-nos uma democracia de acionistas, prometeram-nos concorrência, redução de custos e serviços cada vez melhores. No espaço de uma geração, a experiência da maioria das pessoas tem sido a oposta. Do sector da Energia à Água, do Transporte Ferroviário aos Serviços Públicos, a realidade tem sido feita de monopólios privados, subsídios perversos, preços exorbitantes, lamentável sub-investimento, proveitos gananciosos e a transformação dos serviços do Estado em reféns de empresas privadas. Cartéis privados tecem teias em redor dos reguladores estatais. Os consumidores e os políticos são fintados pelo secretismo comercial e pela complexidade contratual. Os trabalhadores vêem as remunerações e as condições de trabalho serem ceifadas.” *In: The tide is turning against the scam that is privatisation*

<http://www.theguardian.com/commentisfree/2014/jul/09/tide-turning-against-privatisation?CMP=EMCNEWEML661912>

Pelo exposto, as Comissões de Trabalhadores opõem-se ao processo de subconcessão em curso e exigem o seu cancelamento.

3.3. Papel das Autarquias

O facto de algumas autarquias se terem disponibilizado para concorrer às subconcessões em nada muda o processo em curso.

As autarquias não se podem sequer propor à exploração destas subconcessões pois esse não é o seu objeto. Quanto muito podem, e é legítimo, querer assumir um maior papel na gestão desse serviço público. Assim, não é possível conceber um modelo em que se pretenda fazer concorrer entre si duas realidades distintas - autarquias e empresas privadas. Por outro lado, uma autarquia tem obrigações de transparência no seu processo de decisão que tornam inevitável que todos os seus «concorrentes» conheçam de antemão as suas propostas e transformam numa anedota o «concurso»,

por outro, as autarquias visam a prossecução dos interesses dos seus cidadãos, enquanto que as empresas privadas visam a obtenção do lucro para a sua distribuição pelos seus acionistas.

Somos favoráveis a uma maior participação das autarquias na gestão das empresas de transportes públicos, mas para alcançar tal objetivo é necessário cancelar o atual concurso para a subconcessão e negociar, entre o Estado Central e as Autarquias, as modalidades do seu envolvimento na gestão das Empresas Públicas de transporte.

Aliás, os Cadernos de Encargos conhecidos das Subconcessões, já em concurso (STCP e Metro do Porto), afastam totalmente as Autarquias até do acompanhamento dos planos de oferta, o que em conjugação com o Regime Jurídico dos Transportes Públicos (atualmente em fase de discussão pública) cria a ideia que essa participação até é indesejada – pelo menos nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto, curiosamente onde se encontra o pedaço mais apetecido, porque mais rentável, para ser privatizado.

Assim, as Comissões de Trabalhadores apelam às Autarquias das Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto para que assumam um papel cada vez mais ativo na luta contra este processo em curso.

3.4. Um processo que prejudica os Utentes

Conforme se pode verificar no Caderno de Encargos da Subconcessão da STCP (Sociedade de Transportes Coletivos do Porto) e pelo que já é público sobre o projeto de subconcessão da Linha de Cascais da CP, confirma-se o que aconteceu com as concessões da Fertagus (serviço ferroviário Lisboa-Setúbal pela ponte 25 de Abril) e da MST (Metro Sul Tejo em Almada): estas subconcessões são prejudiciais aos utentes.

Nos STCP aponta-se logo no Caderno de Encargos para mais uma redução da oferta e ainda se admitem novas reduções durante a concessão; enquanto que no Metro do Porto, o Caderno admite reduções da oferta superiores a 10%.

Na Linha de Cascais projeta-se uma significativa redução da oferta para permitir a concessão.

Ora na Carris, no Metro de Lisboa, na Transtejo e na Soflusa os utentes ainda hoje sofrem as brutais reduções de oferta realizadas desde há 2 anos já com o intuito de preparar as empresas para a privatização.

A agravar esta situação de redução do serviço público de transportes, define-se como critério para pagamento ao subconcessionário o conceito de veículo/quilómetro e não o passageiro/quilómetro, permitindo todo o tipo de manipulações por via da redução da lotação dos veículos.

Se atendermos aos cadernos de encargos, até agora conhecidos, estes omitem a questão da evolução futura dos preços. Ora, atendendo ao facto da Fertagus praticar preços entre 50% a

130% mais caros que a CP, para percursos similares, percebermos porque está propositadamente de fora do Caderno de Encargos a questão da variação dos preços para os utentes.

Assim, as Comissões de Trabalhadores apelam às Comissões de Utentes, às Autarquias e à população em geral para se juntarem à nossa luta contra o atual processo de subconcessão / privatização dos transportes públicos.

3.5. Um modelo assente na subcontratação e no trabalho precário

O modelo que o Governo quer implementar assenta na subcontratação e na precarização da mão-de-obra. Conta assim conseguir uma maior exploração dos trabalhadores das empresas pois sabe que a dispersão e a precariedade são fatores essenciais para diminuir a resistência à exploração. O exemplo mais significativo é a transformação que se pretende operar em Guifões, com a retirada da Manutenção do Metro do Porto à EMEF (uma empresa detida a 100% pela CP). A Subconcessionária receberia as instalações e equipamentos gratuitamente, tendo apenas que contratar 5 chefias, ficando todo o trabalho operacional, que hoje envolve 60 trabalhadores especializados, a ser realizado através da subcontratação a trabalhadores sem formação específica. Aliás como já acontece com a Manutenção das Infraestruturas, com a Fiscalização e com inúmeras outras tarefas na Metro do Porto.

Compreendemos que para os que vivem da exploração seja muito atraente este modelo. Os trabalhadores rejeitam-no frontalmente, e têm o direito e até o dever de lutar contra ele.

Assim, as Comissões de Trabalhadores apelam a todos os Sindicatos destas Empresas para juntos, e com o nosso apoio e participação, enfrentarem esta ofensiva aos direitos dos trabalhadores.

3.6. A ausência de garantias efetivas sobre a contratação coletiva e os direitos

Nos dois contratos já conhecidos só é garantido o que a lei impõe: que os trabalhadores transferidos para as novas empresas o fazem com os direitos que hoje possuem. O resto, são graves e propositadas omissões.

Por exemplo, a contratação coletiva não é transmitida, alimentando-se a «esperança» ao subconcessionário de que poderá conseguir impor a sua revisão com perda de direitos para os trabalhadores. O Governo esquece que o que de facto garante a contratação coletiva é a unidade, a luta e a determinação dos trabalhadores – e essa não é regulada por nenhum contrato. Mas deixa este espaço aberto propositadamente, particularmente perigoso para os futuros novos trabalhadores, que poderiam ser contratados em condições muito inferiores às hoje praticadas. Da mesma forma, os contratos conhecidos dão o direito ao subconcessionário de rever toda a regulamentação existente na empresa, muita dela diretamente relacionada com os trabalhadores,

sem qualquer mecanismo que imponha a participação no processo dos trabalhadores e suas organizações, e de o fazer nos primeiros 120 dias onde, pelos efeitos práticos da transmissão de empresa, não existiriam as «novas» Comissões de Trabalhadores plenamente constituídas. Conhecemos a lei, e sabemos dos direitos que as atuais Comissões de Trabalhadores teriam mesmo depois da transmissão de uma empresa para a outra. Mas o facto é que os Cadernos de Encargos são propositadamente omissos nessa matéria, criando o espaço para que o futuro subconcessionário se sinta de mãos livres.

É também por isto que as Comissões de Trabalhadores apelam a todos os Sindicatos e trabalhadores destas empresas para juntos enfrentarmos esta ofensiva anti-laboral.

4. Concluindo

O que as Comissões de Trabalhadores presentes exigem é que o Governo:

- **Faça o imediato saneamento financeiro das empresas públicas**, no fundo, que faça regressar ao Orçamento de Estado o que de lá tiraram para esconder nas Empresas Públicas.
- **Estabeleça condições justas de apoio à exploração comercial e ao investimento, que permita prestar um cada vez melhor serviço público às populações e libertar as Empresas do garrote da banca que as asfixia.**

As Comissões de Trabalhadores entendem que a defesa dos interesses dos trabalhadores, dos utentes e da economia nacional implica que seja travado este processo de privatização. Pela nossa parte, já percebemos, através da leitura dos Cadernos de Encargos, que seremos obrigados a ir à luta, em defesa dos nossos direitos, antes ou depois da privatização. E acreditamos que essa é a situação em que estão os Sindicatos, os Utentes e as Autarquias. Juntos, temos força para travar este processo, e criar a oportunidade para que uma política alternativa para o transporte público seja executada.

Estas Comissões de Trabalhadores reafirmam hoje e aqui que irão fazer valer todos os direitos que lhes estão atribuídos, respeitando a vontade de quem nos elegeu. Nos Tribunais, junto das Administrações, do Parlamento ou do Governo, nas ruas e nas empresas, se necessários for e com as condições verificadas em cada Empresa, vamos à luta contra este processo de subconcessão/privatização.

AS COMISSÕES DE TRABALHADORES SUBSCRITORAS DESTE DOCUMENTO, APELAM A TODOS: UTENTES, AUTARQUIAS, SINDICATOS E TRABALHADORES – PARA UMA AÇÃO CRESCENTEMENTE CONVERGENTE.