

# Foi você que pediu mais PPPs?

Quer mesmo Bilhetes e Passes mais caros? Menos horários e mais linhas fechadas?

## Veja para onde vai o seu dinheiro numa empresa pública de transportes

### O "prejuízo" de onde vem?

Como vê no gráfico ao lado, o prejuízo das empresas de transporte vem dos juros e SWAP que têm de pagar à banca pela dívida gigantesca que acumularam.

### E a dívida como surgiu?

Os Governos foram definindo investimentos (construção de linhas, estações, compra de comboios, autocarros, barcos, etc) que empresas públicas tinham de fazer. Só que não lhes deram dinheiro para esses investimentos tendo obrigado as empresas a pedirem emprestado à Banca. A dívida das empresas é na realidade dívida pública que vários Governos foram escondendo nas empresas públicas.

### Contribuintes

→ Orçamento de Estado

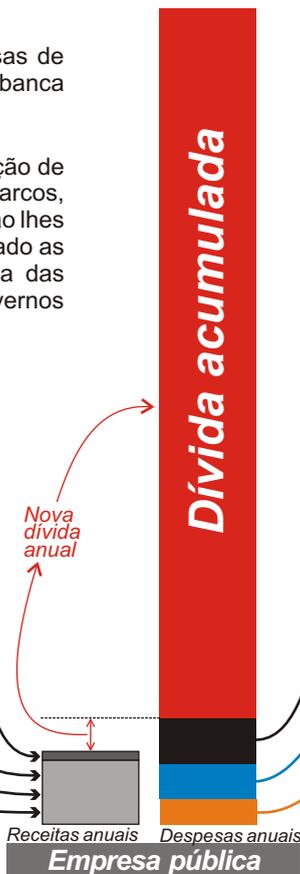
### Passageiros

→ Bilhetes

→ Passes

Outras Empresas Públicas e Privadas com passe social

Receitas diversas: aluguer de lojas nas estações, publicidade nas Estações e na Frota, etc.



### Todo o dinheiro do aumento dos preços e dos cortes nos salários foi para a Banca

Deixamos-lhe dois exemplos de como Juros e Swap pagos pelas empresas de transporte são um excelente negócio para a banca.

Em 2013 a CP pagou em Juros 200 milhões de euros - tal compraria todos os 35 comboios necessários para a linha de Cascais e ainda pagaria salários durante 6 meses.

Em 2013 o Metro do Porto (empresa pública com serviço sub-concessionado desde o início; modelo que Governo quer estender a todas as empresas do sector) pagou à banca por contratos SWAP 457 milhões de euros. Este dinheiro daria para transportar gratuitamente todos os passageiros do Metro do Porto durante 11 anos.

## E para onde irá se empresa pública for privatizada?

### sub-concessionada

### O que devia ser feito

Que ninguém se engane: nenhum privado vai pagar uma dívida que não é sua! Ora se maior fatia das despesas anuais das empresas vai para pagamento de Juros e SWAP (em média 6 vezes o que gastam com salários) e tudo por causa de uma dívida que é pública, se Estado retirasse a dívida das empresas as contas seriam equilibradas. Só que não é isso que vai fazer. Porquê?

### Pretexto para mais PPPs

A dívida além de beneficiar a banca (dos amigos) é uma desculpa para justificar medidas que, na realidade em nada resolvem problema da dívida. O que se pretende de facto é arranjar mais PPPs (Parcerias Público Privadas) que sugaram dinheiro público e nas quais membros do governo e amigos arranjarão confortável emprego quando terminarem mandato.

### Contribuintes

→ Orçamento de Estado

### Passageiros

→ Bilhetes + caros

→ Passes

Outras Empresas Públicas e Privadas com passe social

Receitas diversas: aluguer de lojas nas estações, publicidade nas Estações e na Frota



### O que é uma sub-concessão?

Apesar dos jornais falarem em privatização, de facto o governo propõe uma sub-concessão, que não é mais que uma "sub-contratação". A empresa pública (Metro, Carris, CP, etc) contrata uma empresa privada para fazer parte do seu serviço, pagando-lhe para o efeito uma renda anual fixa.

### Juros e SWAPs (lucro Banca)

→ Investimentos

Cortam-se e diminui-se serviço

→ Limpeza, Vigilância e Segurança

Reduz-se ao mínimo

→ Salários

Pequena parte

→ Renda anual fixa para empresa privada (concessionário)

→ Manutenção (linhas, estações, frota, etc)

→ Salários

Maior parte

→ Lucro distribuído pelos donos (accionistas) da empresa privada

→ Receitas anuais

→ Despesas anuais

→ Empresa pública

→ Empresa privada

# Já vimos este filme antes ...e não acaba bem

## Os resultados desta receita estão à vista

### Dá prejuízo, aumentam-se os preços

Como se lembra a dívida das empresas públicas foi usada para justificar a subida de tarifas, a redução de serviços, o fecho de linhas e estações, o corte de salários e direitos, o despedimento de trabalhadores. Resultado: não só a dívida das empresas de transportes subiu 20% em 4 anos como afastou tantos passageiros que nalguns casos as empresas acabaram por receber menos receita de bilheteira. Os passageiros que ainda utilizam o transporte público pagam cada vez mais por pior serviço.

Sabendo que quanto mais caras as tarifas e menor o serviço, menos passageiros há, saiba que no concurso de sub-concessão dos STCP se abre a porta a uma redução de 10% do serviço e ainda se podem aumentar as tarifas.

2009-2013	Metro Lisboa	CARRIS	STCP	CP (nacional)
Tarifa	+70%	+43%	+30%	+20%
Oferta de serviços	-36%	-21%	-18%	-10%
Passageiros transportados	-23%	-25%	-27%	-20%

### Os privados fazem melhor e mais barato? Factos são factos.

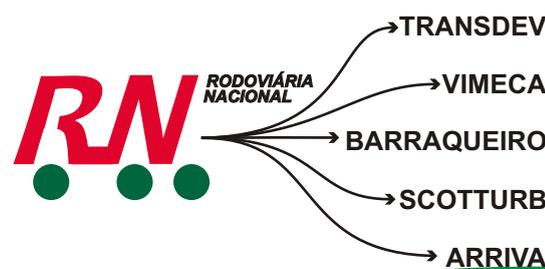
Existem em Portugal vários serviços de transporte público operados por empresas privadas. Como viu na página anterior, qualquer empresa privada tem como fim gerar lucro para os seu donos e não garantir serviço público para todos os passageiros, as tarifas são necessariamente mais elevadas e a oferta menor. Veja o exemplo ao lado da Fertagus comparada com a CP para distâncias e serviços idênticos. E acrescente-se que na CP tem passe intermodal e na Fertagus não.

Distância	FERTAGUS	CP
12km	41,10€	29,80€
23km	68,30€	47,75€
27km	80,20€	47,75€

## A privatização do sector dos transportes começou há 22 anos

### Quais os resultados? O exemplo da Rodoviária Nacional - RN

A RN foi criada em 1976 com a nacionalização de 76 empresas privadas de transporte rodoviário. Com a criação de uma empresa pública de âmbito nacional cobria-se a totalidade do território continental com serviço público acessível a todos os portugueses. Foi privatizada em 1992 porque "um monopólio estatal" não favorecia as populações. 22 anos depois já não há serviço rodoviário em grande parte do país, contribuindo para a desertificação do interior, isto pese o facto da quantidade de estradas e auto-estradas entretanto construídas. Mesmo onde ainda existe serviço, há hoje menos oferta com alguns dias da semana sem qualquer autocarro e preços mais caros.



## De monopólio nacional público a monopólio privado estrangeiro

Hoje o transporte rodoviário de passageiros em Portugal é dominado por 3 grandes empresas privadas: Barraqueiro, Arriva e Transdev, com a Vimeca e a Scotturb a actuarem somente na região de Lisboa. Este monopólio privado não só penaliza fortemente as populações afectadas pela diminuição de serviços, como penaliza a economia nacional, levando os lucros para os países de origem das empresas (Alemanha, França, Brasil). São estas empresas que se preparam para ficar com a concessão dos restantes transportes públicos. Quando o conseguirem, tomarão como reféns as populações que servem, exigindo do Governo e dos utentes sempre mais dinheiro.

### VIMECA SCOTTURB

Ambas as empresas são de capitais brasileiros (família Jacob Barata). Em Portugal operam serviço rodoviário na área metropolitana de Lisboa

### TRANSDEV

Empresa francesa que em Portugal opera transporte de passageiros rodoviário (Norte e Centro sobretudo). Teve a concessão do Metro do Porto entre 1997 e 2010.

### BARRAQUEIRO

Empresa portuguesa, detida a 30% pela concorrente ARRIVA. Para além do serviço rodoviário de passageiros, tem as concessões ferroviárias da Fertagus (serviço Lisboa-Setúbal pela ponte 25 de Abril), Metro Sul do Tejo (Almada) e Metro do Porto (desde 2010).

### ARRIVA

Empresa pertencente à Alemã DB Deutsche Bahn, companhia pública alemã de caminho de ferro. É um dos maiores operadores de transporte de passageiros. Em Portugal para além do transporte rodoviário, explora transporte ferroviário por via da sua participação na Barraqueiro.

## Fusão REFER-Estradas de Portugal *Faz o que eu digo, não fazas o que eu faço*

Governo avançou com a fusão das empresas EP (Estradas de Portugal) e REFER (Rede Ferroviária Nacional) com desculpa que país muito pouparia. Este modelo que junta numa só empresa duas realidades radicalmente distintas (gestão de estradas com gestão, conservação e controlo de tráfego de linhas férreas) só foi ensaiado num ou dois países europeus, e por alguma razão. Nós dizemos que os Portugueses mais ganhariam se Governo juntasse a REFER com a CP, com a CP Carga e com a EMEF (empresa do grupo CP que faz manutenção de comboios). E não são só os Ferroviários Portugueses que o dizem, é a dura realidade! Foi precisamente o facto da DB nunca se ter separado aos bocados, que a fez crescer, comprar a ARRIVA e ser hoje um dos maiores gigantes de transporte de passageiros a nível mundial. E ainda para mais um gigante público, detido pelo Governo alemão. A separação das empresas aos bocados foi uma suposta imposição da Comissão Europeia. Recentemente a França e a Espanha decidiram voltar atrás e reunir novamente todas as empresas do sector numa só. Suprema ironia esta de os grandes ditarem uma política por via da Comissão Europeia que depois não seguem uma vez que sabem à partida que é lesiva dos interesses dos cidadãos e do Estado. Política que se seguida pelos pequenos, como Portugal, permitirá aos grandes (exemplo da DB-ARRIVA) extrair lucro dos pequenos, periféricos e cegamente obedientes.