

Aos Trabalhadores da Carris e do Metro de Lisboa

Sobre o Processo de Privatização das Empresas

e as propostas apresentadas pelo PS na Câmara de Lisboa

Como o próprio António Costa reconheceu na reunião de Câmara hoje realizada, **as negociações com o Governo estão terminadas, tendo o Governo decidido avançar com o concurso para a privatização** do Metro e da Carris. O PCP bateu-se na reunião de Câmara para que fosse apenas sobre esse facto que a Câmara se pronunciasse, reafirmando a posição aprovada em 2013, por PS e PCP, de que qualquer tentativa de privatização seria de imediato objecto de contestação da CML através de todos os meios ao seu alcance, incluindo os jurídicos.

Em vez de apostar nesse caminho, **agregador de forças para a luta que de facto vai ter que ser travada** nos próximos meses, e por meras razões de tática política, o PS insistiu na colocação à votação de uma proposta de modelo de gestão das empresas que, sob o simpático nome de municipalização, incluía propositadamente um conjunto de opções que o PCP sempre rejeitou, e o próprio PS em Abril tinha afirmado rejeitar, nomeadamente: **congelamento dos cortes salariais e de direitos por mais 7 anos; chantagem sobre a contratação colectiva; não reversão da política de cortes** na oferta e aumento de custos para os utentes; **aceitação da privatização imediata** da CarrisTur e outras participadas; abertura para novos impostos. Além do mais, tratava-se de um modelo que esquecia a realidade plurimunicipal das Empresas, deixava a porta aberta ao desmembramento do Metro, e criava um modelo de enorme fragilidade financeira das Empresas e do Município, que não podem cumprir o seu papel sem o devido financiamento através do Orçamento de Estado, ou seja, dos (muitos) impostos já cobrados a trabalhadores e empresas.

O PCP votou contra a proposta apresentada, e faz agora chegar aos trabalhadores da Carris e do Metro a declaração de voto apresentada e que de seguida reproduzimos. E terminamos esta introdução como começámos: o que se segue é uma luta contra a privatização do Metro e da Carris. É em torno dessa luta concreta que é preciso a mais ampla convergência de trabalhadores, utentes, ORT's e autarquias.

Orçamento de Estado para 2015

Cumprindo o compromisso assumido com os trabalhadores e reformados da Carris e do Metro, o PCP apresentou propostas de alteração ao Orçamento de Estado que, nomeadamente, visavam: acabar com o congelamento salarial na Administração Pública e SEE; acabar com os roubos de 2,8 a 8% do salário, o congelamento das progressões e evoluções, e o conjunto de medidas que violam a contratação colectiva; acabar com o roubo do direito ao transporte e dos complementos de reforma; reduzir a carga fiscal dos trabalhadores e reformados e aumentar a das maiores grupos económicos e das grandes fortunas; acabar com as isenções fiscais à especulação e assegurar recursos às funções sociais do Estado. Daremos nota aos trabalhadores da Carris e do Metro da votação dessas propostas e do sentido de voto de cada partido.

Tememos que a maioria parlamentar que oprime o país acabe por chumbar todas as nossas propostas.

Mas há uma proposta de alteração ao Orçamento que parece que vai ser aprovada: a que PS e PSD entregaram conjuntamente para voltarem a ser pagas as subvenções vitalícias aos políticos. Uma vergonha que demonstra o que verdadeiramente os une. Uma vergonha porque os argumentos que usam para voltar a pagar esta subvenção que nunca deveria ter sido atribuída são os argumentos que recusam aos reformados do Metro e da Carris, por exemplo!

Declaração de Voto Apresentada na Sessão de Câmara de 20 de Novembro de 2014

O Presidente da Câmara Municipal de Lisboa apresentou a proposta nº 653/2014 de 12 de Novembro de 2014 de deliberação «Assunção pelo Município de Lisboa da gestão da Carris e do Metropolitano mediante contrato interadministrativo de parceria pública a celebrar com o Estado».

Na própria proposta apresentada, é referido que «a CML desenvolveu estudos de natureza operacional, financeira e jurídica que sustentam a viabilidade de um modelo de parceria pública entre o Estado e o Município», que «a CML desenvolveu e propôs ao Governo um modelo de contrato interadministrativo de parceria pública a celebrar entre o Estado e o Município.»

Aos Vereadores do PCP não foi facultado qualquer acesso a todos os estudos realizados nem ao modelo construído e proposto, tendo apenas sido distribuído um muito ligeiro «*Estudo de condições de eventual parceria com a CML para o Transporte público em Lisboa*» e um anexo que «*sintetiza as linhas essenciais*» do modelo proposto ao Governo. O argumento utilizado para recusar o acesso aos restantes materiais – questões de confidencialidade – não é aceitável, e **levantam legítimas dúvidas sobre as propostas negociadas com o Governo e que se querem esconder da Câmara.**

Uma deliberação com a seriedade – e as implicações – desta exigiria que a discussão da proposta fosse antecedida da distribuição atempada de toda a documentação atrás referida.

É hoje por demais evidente que o Governo vai avançar com a tentativa de privatização do Metro e da Carris, e que o processo comercial para o qual o Presidente da CML foi mandatado não travou esse processo. A atestar essa evidência temos um conjunto de atos públicos do Governo (desde as declarações do Secretário de Estado Sérgio Monteiro até à recente publicação do decreto-lei 161/2014 acumulando funções como Administradores do Metro, da Carris, da Transtejo e da Soflusa) e a proposta de deliberação aqui hoje apresentada foi, no essencial, uma tentativa de antecipação ao anúncio do início formal do concurso para a subconcessão e uma declaração política mais enquadrada na campanha eleitoral para as legislativas que na gestão do Município de Lisboa.

Na opinião do PCP, e confirmando-se a rutura das negociações entre a CML e o Governo, **é preciso que fique claro quais as intenções do Governo e do Município, em vez de, como tenta fazer a deliberação agora proposta, continuar a tentar reduzir as opções**

em cima da mesa a uma falsa dicotomia privatização versus gestão municipalizada. Como sempre temos dito, face ao processo de privatização em curso a primeira e verdadeira alternativa é a não privatização.

Se o Governo se atrever, como tudo aponta, a avançar com o processo de privatização do Metro e da Carris, **é importante que todos os que se opõem a este processo - e juntos têm a força para o travar - materializem essa oposição numa ação convergente** e determinada, envolvendo as autarquias locais (quer a CML quer a AML e as restantes autarquias da AML), os trabalhadores (e todas as suas ORT's) e os Utentes.

A proposta de deliberação apresentada **tem o mérito de indiciar que o Município de Lisboa não aceitará participar no jogo da privatização** e não «concorrerá» à subconcessão em «concorrência» com os grupos económicos privados, como pretende o Governo para eliminar e reduzir a resistência ao processo de privatização.

Mas é importante que essa posição seja claramente afirmada e que conjuntamente se reafirme a determinação de utilizar todos os meios ao alcance da CML para travar o processo de privatização, se a ele o Governo se atrever, nomeadamente nos termos da Moção aprovada na CML no dia 24 de Abril de 2013 «*Afirmar desde já ao Governo, bem como aos investidores que venham a interessar-se pelas anunciadas operações de privatização, a determinação da CML de exercer todas as prerrogativas legais que lhe assistem e de recorrer, se necessário for, às instâncias judiciais, para impedir a concretização de qualquer operação que o Governo pretenda lançar nos termos acima referidos, ou a sua implementação futura, em defesa do interesse público municipal*» **que então mereceu o voto favorável do PCP e da atual maioria.**

Tudo o que neste sentido seja apresentado em reunião da CML voltará a contar com o voto favorável do PCP, e acreditamos ser esta a deliberação que hoje se impunha tomar.

Não foi este o caminho da maioria. Que insistiu em levar a votos a sua proposta de deliberação. Uma deliberação que enferma do mal atrás expresso - tentativa de reduzir o quadro de opções a uma alternativa entre privatização e gestão municipalizada – e que na apresentação “das linhas essenciais do modelo que a CML propôs ao Governo, cujas linhas essenciais são enunciadas no «*Princípios e modelo proposto para a gestão municipalizada dos sistemas públicos de transporte urbano operados pela Carris e pelo Metropolitano de Lisboa*»” apresenta outras e graves opções erradas, muitas delas em oposição ao decidido na deliberação de 15 de Abril de 2014.

Recordamos que a 15 de Abril, face ao processo de privatização aberto pelo Governo, a CML mandatou o seu Presidente para negociar com o Governo a assunção pela CML da gestão da Carris e do Metro, e enquadrou esse mandato. Nessa ocasião, o PCP deixou bem expressa a sua posição sobre a matéria, nomeadamente: *«Reafirmando a sua posição de sempre de que incumbe ao Estado preservar e assegurar a gestão pública destas empresas de transporte público - o PCP entende que qualquer negociação tendente a transferir para a CML a gestão pública do ML e da Carris deve: preservar integralmente a sua unidade operacional; ver preenchidas todas as condições que assegurem a qualidade do serviço público (de segurança, conforto, oferta e tarifário); garantidos os direitos e postos de trabalho das empresas; asseguradas as condições de financiamento para não onerar as populações e o próprio município».*

Nessa ocasião o PCP optou pela abstenção tendo «reservado nova posição face ao apuramento final do processo.»

No caminho percorrido desde essa altura, e violando o texto da resolução apresentada, a maioria optou por restringir o acesso dos restantes vereadores à informação sobre o efetivo decorrer do processo. Qual a razão por não ter sido dado conhecimento em concreto aos vereadores eleitos da Cidade para ser dado, apenas conhecimento destas "linhas fundamentais" e apenas agora e não do documento efetivamente apresentado ao Governo? Qual a razão para que nunca tenham sido disponibilizados o conjunto dos estudos que a autarquia terá realizado e/ou pago?

Da mesma forma, **a deliberação hoje apresentada apresenta igualmente uma não menos criticável tentativa de desinformar a vereação sobre a posição das ORT's** das empresas, quando afirma que este modelo aqui proposto foi apresentado às ORT's tendo *«recolhido apoio por parte da CT da Carris e uma posição de não oposição por parte das entidades sindicais do ML»*. O PCP está em condições de afirmar que nem a CT da Carris discutiu o modelo aqui proposto nem o mesmo foi sequer apresentado à CT do Metro e às organizações sindicais do Metro e da Carris.

Na atual conjuntura parece-nos importante lembrar os direitos patrimoniais e outros do município de Lisboa enquanto mecanismo para combater a pretensão do Governo de privatizar as empresas, como o faz a proposta de deliberação, mas já nos parece perigosa a insistência no ressarcimento do município, **pois não são aceitáveis falsas soluções como as que permitiram a privatização da ANA** (onde, recorde-se, o Município recebeu 246 milhões do Estado português pela propriedade necessária à privatização, verba que agora está a ser devolvida, pelas

atividades económicas e cidadãos sujeitos aos múltiplos díizimos que a ANA está a impor).

E mesmo perante a limitação de estarmos a discutir *«linhas fundamentais»* de um documento que já existe sem que a ele tenhamos acesso, há no conteúdo concreto destas *«linhas fundamentais»* matéria que merece a nossa mais firme oposição.

- Como sempre dissemos, o Metro e a Carris não servem apenas diretamente **mais Municípios do que o de Lisboa** (Almada, Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures) como são o **núcleo central de toda a rede de transportes públicos** da região metropolitana de Lisboa. Esta realidade está completamente ausente do «modelo» agora proposto, que chega a colocar a CML como a entidade que determinaria a oferta de transporte noutros municípios e a expansão ou não do Metropolitano de Lisboa a novas áreas. Aliás, essa era uma das questões que constava na deliberação de 15 de Abril e agora é claramente afastada pela maioria.

- **O «modelo» aponta para a transferência do capital das empresas para o município** no final do período de 7 anos em função dos resultados alcançados, opção que sempre rotulámos de errada e era afastada na deliberação de 15 de Abril. Mesmo num quadro (que não está garantido) de saneamento financeiro das empresas (ou seja, em que o Estado assumia a dívida histórica que para com elas tem) a titularidade destas empresas pelo Município acarreta sempre riscos financeiros incomportáveis, pois não é possível de determinar – como a história o demonstra - efetivas garantias de financiamento da exploração por parte do Estado. A transferência de propriedade para o município é um passo errado.

- **O «modelo» aponta para que o Município de Lisboa assumia uma parte da Indemnização Compensatória devida às duas empresas.** Essa assunção representa sempre uma errada penalização da cidade, na medida em que será assegurada através de novos impostos ou do já debilitado Orçamento Municipal. Além de, no quadro exposto anteriormente, colocar o município de Lisboa a arrecadar receita fora das suas fronteiras e a pagar por serviços prestados fora da Cidade.

- O «modelo» aponta, para que se mantenham no Estado as responsabilidades com o desenvolvimento e manutenção da infraestrutura do Metropolitano, e com a manutenção do material circulante do Metropolitano de Lisboa e com os complementos de reforma. Esquece as necessidades de renovação do material circulante do Metro, que existem e são significativas no médio prazo. E aponta para a necessidade de apoio estatal à renovação do material circulante da Carris. **São de facto investimentos que não podem nunca ser assumidos**

pela CM Lisboa e que explicam porque esta não deve assumir a plena gestão destas empresas. A frase «*o Estado manterá responsabilidades plenas*» associada às infraestruturas e manutenção do Metropolitano faz-nos temer - em conjugação com a ocultação dos documentos efetivamente entregues ao Governo - **que estejamos perante o projeto de separar o Metropolitano de Lisboa em duas ou mais empresas, como chegou a ser projeto do Governo**, mas a Deliberação de 15 de Abril expressamente afastava.

- O «modelo» coloca ainda como condição um «*Acordo Social de médio prazo em ambas as empresas*». Ora esta formulação aqui colocada é já manifestamente insuficiente. **O que ela pode induzir é um inaceitável processo de chantagem sobre as ORT's das empresas no sentido da revisão da contratação coletiva**, e de os trabalhadores assumirem reduções de direitos e rendimentos para tornar possível este «modelo». Esta pressão é inaceitável. Seja qual for o «modelo» de gestão, o que à gestão do Metropolitano e da Carris cabe, em primeiro lugar, é o cumprimento dos actuais acordos assinados entre trabalhadores e administração, que estão a ser violados pelo Estado e pela Administração, quer no que respeita aos Acordos de Empresa quer no que respeita aos compromissos com os complementos de reforma. É partindo do cumprimento dos Acordos existentes que se estabelece a base para a livre negociação de novos acordos. E também aqui a deliberação recua face ao texto da deliberação de 15 de Abril.

- **O «modelo» abre as portas à privatização da Carristur** nos moldes já anunciados pelo Governo, processo que além de afetar a Carris na medida em que lhe retira receitas operacionais representa a alienação de uma Empresa que presta relevantes serviços à Cidade, e cuja operação deveria ser plenamente integrada na da Carris e não dela definitivamente separada. O «modelo» exclui da parceria um «*conjunto de participadas*» das quais cita expressamente a CarrisTur e a Ferconsult. Ora estas empresas participadas – as citadas e as não citadas – são elementos que integram o universo destas empresas, prestam serviços essenciais ao serviço público, como a CarrisBus, tratam de catividades «não nucleares» mas importantes para o resultado líquido da exploração (como a exploração de publicidade) e não devem ser privatizadas nem liquidadas.

Como sempre afirmámos, e a CML pode hoje comprovar no «estudo» que encomendou, o Metro e a Carris sofreram nos últimos três anos um forte aumento de custos para os utentes, uma importante diminuição na oferta de transporte, que provocaram uma redução na procura. Da mesma forma, nos últimos anos, impôs-se uma brutal redução dos custos de pessoal, à custa da redução de trabalhadores, da violação da contratação e dos sucessivos roubos por via do Orçamento de Estado. **Ora todos estes aspetos são considerados como consolidados nas projeções feitas no estudo encomendado pela CML. Pensamos o oposto:** que rapidamente é necessário inverter as medidas impostas nos últimos três anos, reduzindo preços e melhorando a oferta, com o pleno respeito pelos trabalhadores das empresas, e atraindo cada vez mais utentes ao sistema de transportes públicos.

Face ao exposto, não resta ao PCP outra alternativa que não seja votar contra a deliberação proposta, expressar a sua oposição a elementos nucleares do conteúdo concreto da mesma, e alertar para os perigos que um tal processo acarretaria para o Município, para os trabalhadores e para os Utentes.

A terminar, queremos reafirmar o que já atrás expusemos. É preciso travar o processo de privatização em curso. É preciso uma resposta clara, enérgica e rápida face ao processo de fusão para a privatização da Carris, do Metro, da Transtejo e da Soflusa. É preciso uma posição clara e inequívoca da CM Lisboa sobre estes processos, que dê mais força à luta que hoje travam trabalhadores e utentes para derrotar o Governo nestas suas opções.

A Cidade de Lisboa e a Área Metropolitana de Lisboa, a sua população e as suas autarquias estão esmagadoramente contra o projeto do Governo. As Organizações dos Trabalhadores das Empresas envolvidas estão contra o projeto do Governo. A sua ação convergente derrotará qualquer eventual tentativa de impor esse processo.