

ANÁLISE AO
CADERNO DE ENCARGOS
PARA A SUBCONCESSÃO
DA
EXPLORAÇÃO COMERCIAL
DA CARRIS

5 Maio 2015

I
Destruição da Carris,
separação em três empresas
e posterior privatização de duas delas

II
O modelo da subconcessão
e os números da PPP

III
Os alçapões
que acompanham todas as PPP

IV
A subconcessão
fragilizaria os direitos
dos trabalhadores

V
Um valioso património público
colocado ao serviço
da acumulação privada

VI
Os riscos para os utentes,
e o afastamento das autarquias



Esta análise resulta de contribuições diversas,
e é desenvolvida no quadro da campanha
«Não fique sem Carris» com a activa colaboração
da FECTRANS e da CGTP-IN.

I

Destruição da Carris, separação em três empresas e posterior privatização de duas delas

A primeira questão que importa destacar no processo em curso é a destruição da Carris nos moldes que até hoje a conhecemos, sendo partida em três partes:

- O Governo propõe-se a **separar os Eléctricos**, os Ascensores e o Elevador de Santa Justa do serviço público de passageiros, dedicar esses segmentos apenas à actividade turística e proceder à sua privatização directa no quadro da anunciada privatização da CarrisTur.

- O transporte público de passageiros em Autocarros bem como as operações de manutenção e reparação dos mesmos hoje garantidas pela CarrisBus seriam **entregues a um grupo privado** através de uma subconcessão.

- Uma parte dos sectores fixos da empresa seriam integrados na **gestora de concessões**, subconcessões e subcontratações que se viria a chamar «Transportes de Lisboa».

Logo à partida, este modelo está completamente errado. Os eléctricos, ascensores e elevadores da Cidade fazem parte do sistema de transportes públicos, e prestam um serviço público decisivo para importantes segmentos da população, e devem manter-se como transporte público plenamente integrado no sistema. Além da CarrisTur representar uma importante receita para a Carris, e essa receita não dever ser transferida para um qualquer grupo económico, importa ter presente que o transporte de turistas na Cidade também não pode ser desligado de um eficaz sistema de transporte público. A criação de empresas públicas que se limitam a assinar os cheques para os grupos privados que detêm os subcontratos e subconcessões é o modelo que foi imposto no Metro do Porto e que gerou o mais rápido crescimento da dívida de qualquer empresa pública.

A única medida acertada neste modelo que o Governo quer impor à Carris **é a reunificação da CarrisBus na Carris**. Mas também aqui a coisa está de pernas para o ar. É que o Governo quer fazer esta reunificação depois de privatizada a operação, e ela deveria ser feita imediatamente pois nunca a CarrisBus deveria ter sido criada. Ao propor esta reunificação para depois da privatização, evitando assim a entrada destes trabalhadores no AE da Carris, o Governo acaba por reconhecer que – tal como sempre dissemos – a criação da CarrisBus teve como única motivação o afastamento destes trabalhadores da contratação colectiva e o incremento da exploração da sua força de trabalho.

A ilegal reestruturação que está a ser levada a cabo para fundir as quatro empresas (Carris, Metro, Transtejo e Soflusa) numa única empresa gestora de concessões, a «Transportes de Lisboa» merece-nos alguns reparos que aqui deixamos:

- o processo está a ser **conduzido de forma ilegal**, porque tratando-se de uma clara reestruturação, não estão a ser envolvidas as Comissões de Trabalhadores como manda a lei e a Constituição, violando o artigo 54º desta última e o artigo 429º do Código de Trabalho.

- o processo está a ser conduzido de pernas para o ar, e **ignorando as leis efectivamente aprovadas**, na medida em que o Governo e o seu Conselho de Administração actuam como se existisse uma empresa que é apenas uma marca e ignoram a legislação efectivamente existente que cria as quatro realidades jurídicas Carris, Metropolitano de Lisboa, Transtejo e Soflusa.

- esta reestruturação tem um único objectivo - facilitar à exploração capitalista do máximo possível de pedaços das empresas - mas vai **implicar um aumento de custos** para o Estado e para o Utente (até porque duplicará e complexificará actividades) e implicará uma acentuada **degradação da segurança**, fiabilidade e qualidade da operação.

II O modelo E os números da PPP

A subconcessão da exploração comercial do transporte público de passageiros é uma PPP, uma parceria público-privada onde, como sempre, **o público paga, o privado recebe e os utentes e os trabalhadores perdem**.

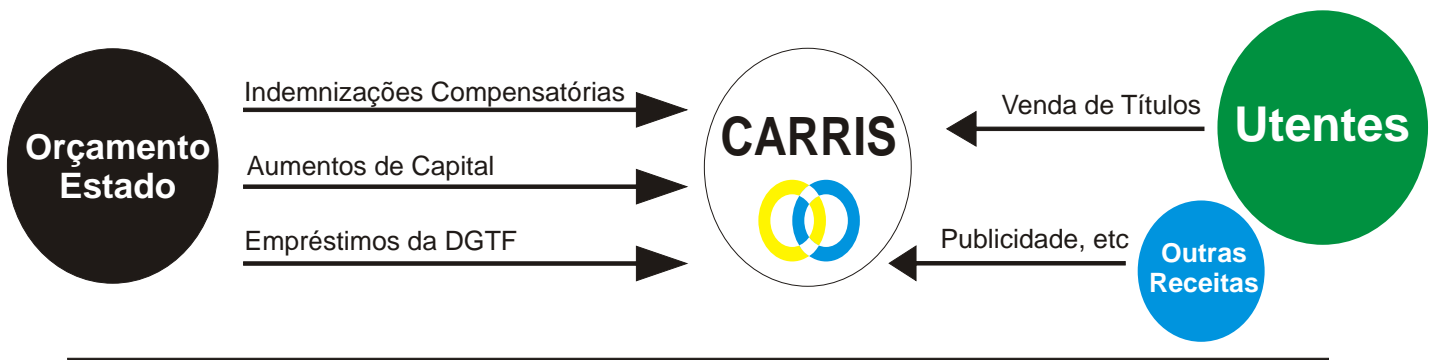
O modelo desta PPP passa por se manter uma empresa pública, a Carris, que assumirá um pagamento ao subconcessionário privado. Para ajudar a mascarar as coisas, a empresa privada passará a usar a marca Carris (apesar de não se chamar Carris) e a empresa pública Carris passará a usar a marca «Transportes de Lisboa». A empresa privada dará lucros de muitos milhões, a empresa pública dará um prejuízo imenso.

Quando o Governo diz que deixará de pagar Indemnizações Compensatórias depois da privatização até pode estar a dizer a verdade. Mas essa verdade transmite uma falsa mensagem: a de que o Estado deixará de contribuir para a operação através do Orçamento de Estado. **É que os pagamentos que o subconcessionário privado receberá serão feitos pela Empresa Pública Carris, que se terá que endividar para os fazer, e o Estado cobrirá esse endividamento** com aumentos de capital ou empréstimos da DGTF.

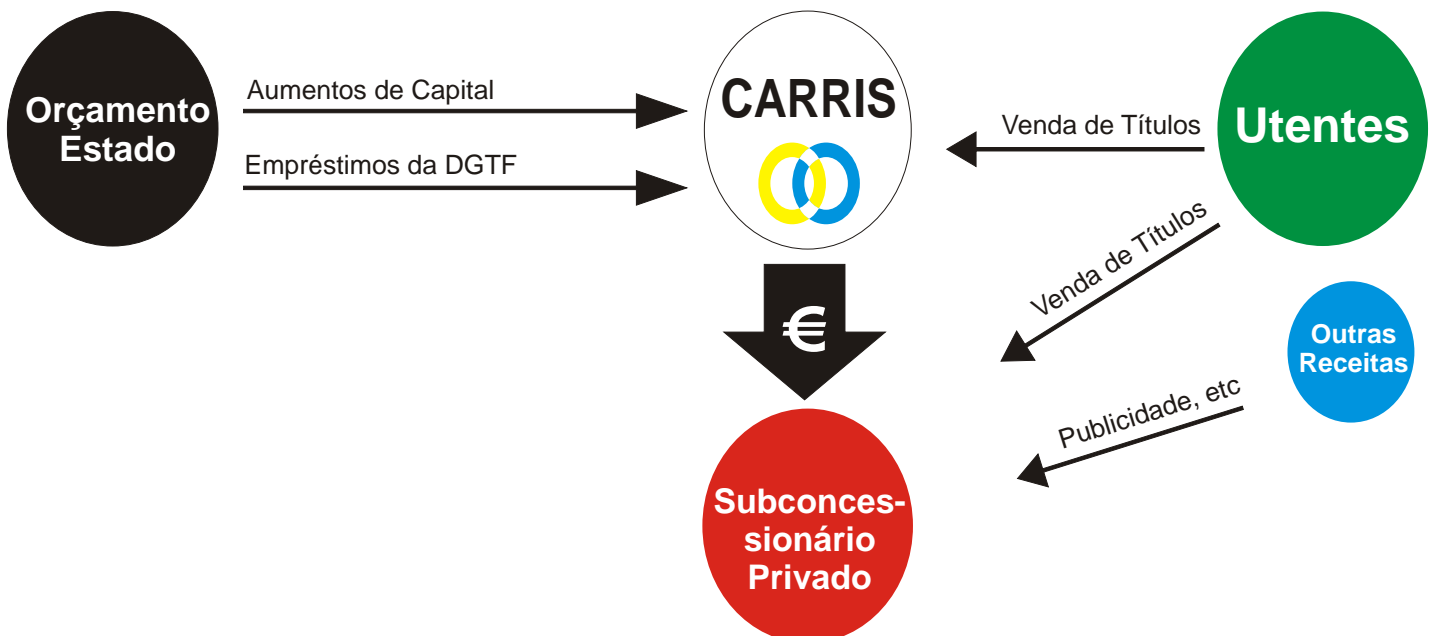
Parece complicado, e é complicado. É uma PPP, um processo destinado a disfarçar a transferência de imensos recursos públicos para o bolso dos grupos económicos privados.

O gráfico que aqui juntamos poderá ser útil para facilitar o entendimento do que verdadeiramente se passa e passaria caso a subconcessão fosse avante:

Situação Actual



Depois da Subconcessão



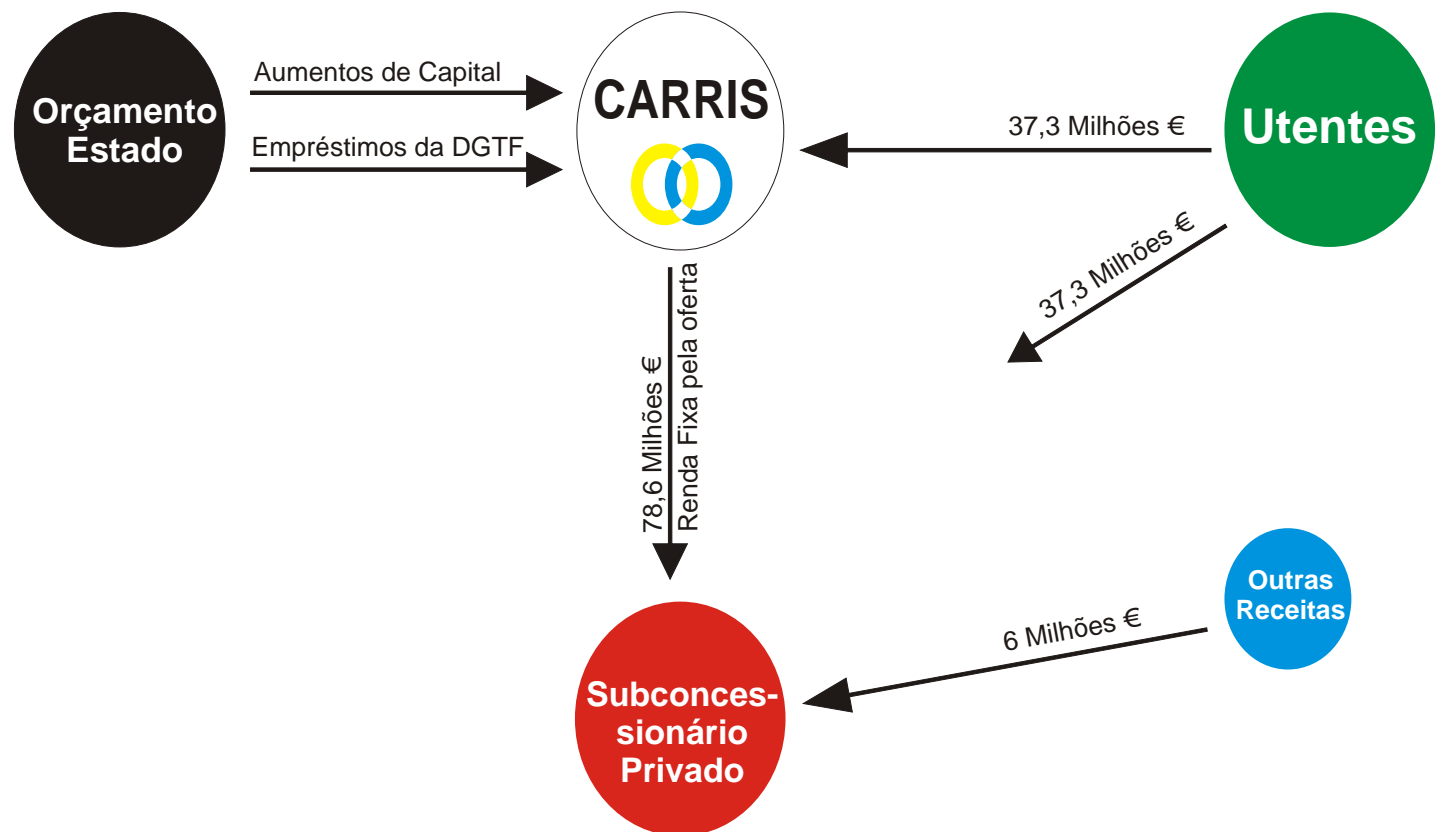
Mas se olharmos para os números concretos da PPP, então sim ela adquire a sua verdadeira dimensão.

O subconcessionário **privado receberá três tipos de receita**: Uma renda fixa pela oferta de transporte; uma percentagem das receitas de bilheteira; um conjunto de receitas diversas (muitas delas já hoje existentes, relativas a publicidade e alugueres diversos).

De acordo com o próprio Caderno de Encargos, o subconcessionário pode receber até **78,6 milhões de euros** pela oferta de transporte. As receitas de bilheteira da Carris em 2013 foram de 88 milhões de euros, sendo que 74,57 são do modo autocarro, de acordo com o Relatório e Contas de 2013. Podemos estipular pois que serão **37,3 milhões de euros o correspondente aos 50% da bilheteira**. Somemos: são nada mais nada menos que 115,9 milhões o pagamento que a Carris pública teria de realizar anualmente à subconcessionária privada. E esta ainda receberia mais 6 milhões de receitas transferidas (publicidade e afins). **E a Carris pública, como poderia pagar à subconcessionária se a sua única receita serão os 37,3 milhões de remanescente das receitas de bilheteira?** E como conseguiria pagar os seus funcionários e assumir as despesas de todas as tarefas de fiscalização que lhe seriam imputadas? Não conseguiria, claro. E o Governo acabaria por ter que injectar na empresa, seja da forma que for, mais do que aquilo que deveria pagar de Indemnização compensatória.

Veja-se agora o mesmo quadro, mas com os valores atrás apontados incluídos:

Depois da Subconcessão



Ou seja, o subconcessionário privado fica com uma receita anual garantida de 121,9 milhões de euros. Se olharmos para a estrutura de custos previsível, veremos a verdadeira negociata em causa: 47,2 milhões é o valor que o próprio caderno de encargos estima para custos com o pessoal transferido; o total de pagamentos a fornecedores da Carris em 2013 foi de 54 milhões (e uma parte há-de ter sido do modo eléctrico); os restantes custos ficam na empresa pública. Ou, avaliando de outra forma, os gastos operacionais do modo autocarros estão contabilizados em 87,7 milhões de euros no Relatório e Contas da Carris de 2013. **O privado fica sempre com um lucro garantido de entre 25 a 30 milhões de euros! Por ano!**

E a parte da Carris que continuará pública? Só de saldo operacional passa a registar um saldo negativo de 41,3 milhões de euros, como se pode inferir do quadro anterior. Mas ainda tem que pagar o salário aos trabalhadores que ficaram a gerir a subconcessão, a fiscalizar a subconcessão e a realizar outro tipo de tarefas sem as quais a subconcessão não funciona. Estaremos sempre perante um cenário de perdas superiores a 50 milhões de euros anuais só nos custos operacionais e de funcionamento. Uma situação muito pior que a actual. Mas depois ainda falta o pagamento dos juros da dívida e do custo das swaps, que fica na empresa pública, bem como o pagamento dos complementos de reforma que ficam na empresa pública. Se pensarmos que em 2012 a Carris recebeu 19,5 milhões de euros de Indemnização Compensatória, e em 2013 esse valor baixou para 18,6, que em 2014 recebeu 5 milhões e nada em 2015, podemos afirmar que **a soma das IC's pagas nos últimos 4 anos não será suficiente para tapar o buraco operacional agora aberto**, e que o Estado acabará por tapar esse buraco, seja através de Indemnizações Compensatórias, seja através de aumentos de capital (que até agora tem utilizado apenas para pagar as swaps), seja através de empréstimos da DGTF, seja através de novos impostos municipais como aponta o recentemente aprovado Regime Jurídico dos Transportes Públicos de Passageiros.

Ano	Indemnização Compensatória paga
2012	19,5 Milhões €
2013	18,6 Milhões €
2014	5 Milhões €
2015	0
2016	>50 Milhões €*

* O Governo pode usar outro nome, mas o pagamento vai ter que ser feito para que o privado receba.

Todas as PPP saem mais caras ao Estado que a gestão pública. Como sempre se demonstra depois e nunca se reconhece antes.

III Os alçapões que acompanham todas as PPP

Como ficou demonstrado através da Comissão de Inquérito que a própria Assembleia da República criou para investigar as anteriores PPP, uma das suas características mais clássicas é a de rechearem os seus contratos com cláusulas que são autênticas portas escondidas por onde passarão uns milhões largos para os bolsos dos negociantes.

No Caderno de Encargos são visíveis dois esquemas que irão permitir renegociar o valor a pagar ao privado.

- O primeiro é a **cláusula que determina que os valores da oferta** de veiculo.km para os quais as condições deste Caderno de Encargos são válidas, e que se situam entre 34 333 000 e 40 055 000. A oferta de veiculo.km nos últimos dois anos de que existem Relatório e Contas publicado (2012 e 2013) situou-se nos 32 677 000 e nos 31 100 000. No ano de 2014, os dados são 30 086 000 ou 30 151 000 (Conforme se trate de Sp ou ST), mas sempre muito abaixo dos 34 333 000. Ou seja, a excepção é que é a regra, e bastava manter a oferta actual para o concessionário ter direito a renegociar os termos do contrato.

- O segundo é a **cláusula sobre a reposição do Equilíbrio Financeiro**, a cláusula que não pode faltar numa PPP. A cláusula que garante que aconteça o que acontecer, o privado embolsa, o estado desembolsa e o povo paga. Neste caso com a agravante de até impedir alterações à oferta, à bilhética e afins, sem que imediatamente o privado reclame um aumento de receitas. Um exemplo: os preços deveriam baixar, pois subiram muito nos últimos três anos e afastaram milhares de utentes do sistema, mas para o fazer seria preciso indemnizar o privado; basta que os preços não sejam aumentados a cada ano e o privado recebe como se tivessem sido sem ter sequer em conta a elasticidade do sistema; etc.

Por outro lado, as receitas do privado estão garantidas faça o que fizer no serviço prestado. Há um extenso rol de matérias que podem dar direito a deduções nas verbas a serem pagas à concessionária privada. Mas os ridículos limites estabelecidos servem para garantir que o privado nunca será efectivamente penalizado, e fazem temer uma brutal degradação do serviço. «*O montante anual acumulado das sanções pecuniárias previstas na presente Cláusula, acrescido do montante anual acumulado das deduções previstas na Cláusula 45.ª não pode exceder 5% (cinco por cento) do valor previsível de retribuição anual da Subconcessionária.*» **Ou seja, cumpra o contrato ou não, o privado tem 95% das receitas asseguradas!**

E faça o estrago que fizer, só ao fim de quatro anos poderia ver cancelado o contrato por estas falhas «*Se for atingido o limite acumulado, ao longo do Contrato, de sanções pecuniárias e deduções correspondente a 20% (vinte por cento) da retribuição anual média histórica da Subconcessionária, o Subconcedente pode, a título sancionatório, resolver o Contrato.*»

IV A subconcessão fragilizaria os direitos dos trabalhadores

Nos últimos 5 anos decorreu uma brutal ofensiva contra os trabalhadores das empresas públicas de transporte que tinha como objectivo final a liquidação da sua contratação colectiva e a imposição de um conjunto de cortes definitivos nas remunerações. Graças à luta travada no sector, se é verdade que o Governo conseguiu roubar muito, também é verdade que não conseguiu nenhum dos objectivos centrais referidos. Ao avançar com as actuais privatizações o Governo tenta implementar, uma vez mais, um conjunto de mecanismos para reduzir direitos e remunerações.

O que o Caderno de Encargos estipula sobre os trabalhadores é o seguinte: «*A Subconcessionária obriga-se, para os efeitos previstos nos números anterior, a integrar o número de trabalhadores que, à data da celebração do Contrato, forem trabalhadores da Companhia Carris de Ferro, S.A. e da CARRIBUS, S.A., de acordo com o disposto no Anexo 13 (Organização e Recursos Humanos).*» «*A Subconcessionária obriga-se a receber por transferência, nos termos da lei, durante a vigência do Contrato, todos os recursos humanos da Subconcedente, com exceção dos trabalhadores que atento o âmbito da Subconcessão ficarão na CARRIS. No âmbito da Subconcessão, a Subconcessionária obriga-se ainda a integrar os atuais trabalhadores da participada Carrisbus os quais se encontram listados no apêndice 13.B. O número de trabalhadores a integrar na Subconcessão será de 1.850 trabalhadores (Carris e Carrisbus), com um custo estimado de €47.194.467 (incluindo encargos sociais), não se considerando para este efeito as reduções remuneratórias atualmente em vigor.*»

O primeiro dado é que dos 2432 trabalhadores da Carris e da CarrisBus (dados de Dezembro de 2013, hoje são já menos) apenas serão transferidos 1850, sendo que os restantes ficarão na Carris ou acompanharão a venda da CarrisTur/Eléctricos.

Estes trabalhadores transitariam com os direitos actualmente consagrados nos Acordos de Empresa, mas o Caderno de Encargos não impõe (como poderia) a extensão do Acordo de Empresa à nova empresa, deixando caminho à contratação de novos trabalhadores com menos direitos.

Mas muitos outros direitos consagrados se vêm ameaçados com este Caderno de Encargos, de que aqui deixamos alguns exemplos:

- A forma como é transferida para o privado **as obrigações com a saúde** que a Carris tem hoje para com os seus trabalhadores limitando-se a apontá-lo como «*responsável pelo cumprimento de todas as obrigações legais relativas à prestação de serviços de medicina curativa e de medicina do trabalho*» faz temer que este imponha uma efectiva redução face ao que hoje é garantido.

- **A gratuidade no transporte** é um direito consagrado nos Acordos de Empresa, que apenas está suspenso pela aprovação de normas que recusam o acesso a esse direito nas empresas públicas e para o ano de 2015 (o Orçamento de 2016 ainda não existe). Ora o Caderno de Encargos afirma que «*Os AE previam utilização gratuita do transporte*». Os AE ainda preveem este direito, que voltará a ser efectivado assim que os trabalhadores imponham a sua não inclusão no próximo OE. Este «erro» destina-se a permitir ao privado reclamar depois «reequilíbrios financeiros» da concessão quando os trabalhadores voltem a conquistar o direito ao transporte gratuito.

- Sobre **os complementos de Reforma**, os cadernos de encargos deixam-nos um número importante para nos apercebermos da dimensão do roubo anual que está a ser praticado: em 2013, a Carris pagou 9,5 milhões, e em 2014 pagou apenas 1,9 milhões. Mas também cria o quadro do roubo permanente destes complementos, pois determina que a responsabilidade por pagá-los caberá à Empresa Pública «*A responsabilidade pelo pagamento dos complementos à pensão de reforma e de sobrevivência é da Subconcedente*», como é lógico numa PPP. Mas como o Orçamento de Estado condiciona este pagamento a que a empresa pública seja lucrativa, e com esta concessão isso nunca acontecerá como já demonstrámos, o que de facto assim se decide é o roubo definitivo do complemento de reforma, o que o Tribunal Constitucional já declarou inconstitucional.

- **Sobre a contratação colectiva:** «*Os Acordos apresentados vigoram pelo termo de vigência dos AE, conforme referidos nas respectivas cláusulas 2.ª e 3ª [10 meses após a denúncia]. ... a Subconcessionária poderá celebrar novos Acordos de Empresa com as Organizações Representativas dos Trabalhadores (ORT'S), mas estes não poderão vigorar para além do termo do período da subconcessão, nem poderão incluir medidas que gerem encargos para além do referido período.*» O que é dito e garantido é, basicamente, o que está à partida garantido por lei, mas com uma importante limitação, o número de anos da subconcessão. A defesa da contratação colectiva ficaria incrivelmente mais complicada com este mecanismo de subconcessão. À previsível denúncia da entidade patronal passados 10 meses do início da subconcessão somar-se-ia à entrada de novos trabalhadores fora da contratação colectiva desde o início da subconcessão, num autêntico movimento de tenaz sobre a contratação colectiva. Isto para não falar das implicações de estarem os trabalhadores divididos em três empresas, com os trabalhadores da empresa pública sem os sectores operacionais para proceder à defesa do actual AE.

- **As Novas Contratações:** Estas são limitadas ao efectivo transferido, criando uma bolsa de trabalhadores precários que o concessionário poderá sempre justificar pela proibição de contratar efectivos. «*A contratação, por parte da Subconcessionária, de novos recursos humanos a integrar no estabelecimento da Subconcessão, com contrato sem termo ou a termo certo que exceda o final do período contratual, carece de prévia autorização da Subconcedente, se daí resultar um número total de recursos humanos integrantes do estabelecimento da Subconcessão, com contrato sem termo ou a termo certo que exceda o final do período contratual, superior ao número de trabalhadores a que se refere a alínea b) do número três da presente Cláusula.*»

O objectivo de arrasar com os direitos dos trabalhadores e suas remunerações é evidente. Contam assim fazer subir mais uns muitos milhões os lucros do(s) capitalista(s) que ficar a explorar a Carris. Mas sabem que os trabalhadores da Carris têm uma longa e honrosa história de luta, que remonta ao início do século XX. E então, para tentar desarmar a luta colocam no Caderno de Encargos **que sempre que os trabalhadores fizerem greve o privado recebe do Estado como se a operação estivesse a decorrer normalmente.**

Conseguem este malabarismo criando a figura de situações de «força maior», que definem como sendo «*actos de guerra, insurreição, hostilidades, invasão, tumultos, rebelião, terrorismo, explosão, contaminação, cataclismo, tremor de terra, fogo, raio, inundação ou greves*». Uma situação duplamente grave, pelo carácter anti-democrático e anticonstitucional de colocar a par a consequência de um direito constitucional como a «greve» com «terrorismo», «acto de guerra» e «cataclismos», e grave também pelo efeito prático de retirar instrumentos aos trabalhadores para defenderem os seus direitos.

V

Um valioso património público colocado ao serviço da acumulação privada

É muito vasto o conjunto de **infraestruturas públicas colocadas ao serviço do privado**, sem que a este seja exigida qualquer participação nos custos de investimento, que continuarão a ser suportados pela empresa pública (que fica a pagar toda a dívida, incluindo a que foi realizada para financiar os equipamentos agora transferidos para o privado). Aliás, nem sequer a devida manutenção dos equipamentos é garantida, nomeadamente do material circulante, como se demonstrará.

São transferidas para usufruto do privado as Instalações de Cabo Ruivo (construído 1958, com 3634 m²), da Pontinha (construídas em 1976, com 5671 m²), da Musgueira (construídas em 1981, com 5316 m²) e de Miraflores (construídas em 1982, com 15170 m²). Isto sem falar das infraestruturas existentes na cidade relacionadas com o Controlo de Circulação.

Mas é nos autocarros que este uso e abuso de infraestruturas públicas mais se fará sentir. De acordo com o estipulado na subconcessão, a empresa só é obrigada a substituir os autocarros que ultrapassem os 18 anos, e poderá substituí-los por autocarros com 8 anos de idade (que a empresa pública ainda terá de comprar no final da subconcessão). Com este contrato programa, e contabilizando as «obrigações» do privado (teria de substituir, de uma frota de 622 autocarros colocados à sua disposição, apenas os 40 volvo B10M, os 34 volvo B7L e os 10 volvo B10L) a frota tenderia a passar dos actuais 10,5 anos para uns extraordinários 16,6 anos de idade média. E, terminada a subconcessão, o Estado receberia de volta uma frota brutalmente envelhecida que exigiria um brutal investimento público.

E os novos investimentos que eventualmente viessem a ser feitos seriam feitos com financiamento público, como é bem exemplificado no caso dos novos sistemas de controlo de acesso, acautelados no contrato: *«As Partes acordam em proceder à aquisição e instalação de sistemas e equipamentos de controlo de acessos com vista à redução dos níveis de evasão tarifária e aumento das receitas tarifárias, caso se demonstre a sua viabilidade financeira através de um “payback period” inferior ao prazo contratual remanescente, sendo a repartição dos custos daí resultante assumida pelas Partes de forma proporcional à respetiva percentagem...»* Ora apesar do privado receber, na prática, mais que o total das receitas de bilheteira (como já demonstrámos), formalmente recebe apenas 50% dessas receitas mais um valor fixo. Ou seja, quando for para pagar investimentos, a Carris pública paga os 50%!

VI

Os riscos para os utentes, e o afastamento das autarquias

As perdas para os utentes são imediatas: a retirada dos eléctricos, elevadores e ascensores do serviço público; a manutenção e até agravamento dos brutais aumentos de preço e da redução da oferta que foram implementados nos últimos anos, havendo ainda um mecanismo que garante um aumento anual mínimo; o envelhecimento das frotas degradará a qualidade. Mas a porta encontra-se escancarada para novas reduções da oferta, pois é incluído no Caderno de Encargos a referência a um “*Estudo de Análise Rede da CARRIS*” que alterará a Rede a implementar mas cujo conteúdo se desconhece.

As autarquias são afastadas do papel que têm justamente reclamado, limitando-se ao papel de eventualmente emitir pareceres não vinculativos, como ilustra bem os procedimentos a tomar em caso de nova bilhética: *«A proposta [de novos títulos de transporte], devidamente fundamentada, é apresentada à Subconcedente, que a analisa e submete, querendo, à aprovação da(s) Autoridade(s) de Transportes Competente(s).»*

Mas a situação poderá ser bem pior no curto prazo! É que o novo Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros introduz uma nova realidade: a da transferência para as autarquias das responsabilidades pelos transportes públicos, mas sem transferir quaisquer verbas para esse efeito. A solução apontada nesse mesmo Regime Jurídico é que as autarquias criem novos impostos sobre a população e sobre os utentes para financiar o sistema. Só no caso da Carris, com esta concessão e como já demonstrámos, teríamos uma transferência de custos para as autarquias e os utentes superior a 50 milhões de euros anuais. Enquanto isso as verbas do Orçamento de Estado, resultantes dos impostos pagos pelo povo português, ficariam cada vez mais cativadas para pagar juros, isenções fiscais das grandes empresas, e outras despesas similares.

Um alerta final:

Como em todas as PPP,
a subconcessão da Carris só trará benefícios directos a uma entidade,
ao privado que ganhar o concurso.

Esse benefício será alcançado,
como sempre em todas as PPP,
à custa dos trabalhadores, dos utentes e do Orçamento de Estado.

O resto, as eficiências, as poupanças, as modernidades,
é simplesmente propaganda neoliberal.