

## Carta Aberta ao Tribunal de Contas

Somos diversas Organizações Representativas dos Trabalhadores das empresas públicas de Transportes submetidos às múltiplas operações de privatização em curso.

Dirigimo-nos ao Tribunal de Contas, porque «fiscaliza a legalidade e regularidade das receitas e das despesas públicas, aprecia a boa gestão financeira e efectiva responsabilidades por infracções financeiras», e escolhemos a forma de Carta Aberta porque a seu tempo solicitámos uma reunião para expressar as nossas dúvidas, críticas e denúncias face às privatizações e o Tribunal de Contas não quis receber-nos.

Estamos perante um conjunto de operações que provocarão impactos dramáticos sobre as contas públicas. Estas operações foram preparadas por batalhões de gabinetes, consultores e assessores privados, que gastaram milhões a produzir um embrulho – contratos, memorandos secretos, guias de propaganda, etc. - destinado a disfarçar a essência destas PPP. Toda essa gente foi «naturalmente» paga pelo erário público ou será por este paga indirectamente através dos superlucros arrecadados pelos seus contratantes privados com estes negócios. Nós pela nossa parte contamos apenas com as quotas dos nossos associados, que não nos permitem contratar este exército de «facilitadores», mas somos cidadãos da República e sentimo-nos no direito de reclamar do Tribunal de Contas que exerça as suas competências constitucionais com a profundidade, transparência e coragem que este processo exige.

Passemos então a, sucintamente, a tentar ilustrar algumas das questões que exigem que o Tribunal de Contas actue no quadro das suas competências.

### 1. Subconcessão do Metro do Porto – Um buraco financeiro para o Estado

**O Metro do Porto é a única empresa de transportes públicos que funciona de acordo com o modelo que o Governo pretende alargar aos STCP, à Carris e ao Metro de Lisboa, e fá-lo desde o início da operação. Mais concretamente, funciona como concessão a uma empresa pública (Metro do Porto) que subconcessionou a exploração a uma empresa privada (actualmente a Barraqueiro).**

**Esse modelo criou uma situação onde a dívida pública é de 3220 milhões de euros** (sim, três mil duzentos e vinte mil milhões, não falta nenhuma virgula), tendo a Empresa Pública assumido encargos financeiros superiores a 2473 milhões de euros nos últimos 10 anos fruto de uma situação completamente insustentável onde o serviço directo da dívida mais que duplica já o total das receitas operacionais (em 2014 a Metro do Porto pagou 97 milhões de euros em juros, perdeu mais 116 milhões com as especulações “*swap*” quando o total das receitas operacionais é inferior a 40 milhões).

Mesmo no que respeita à operação subconcessionada, e recorrendo ao exemplo de 2014, o que se regista **é que a empresa pública Metro do Porto pagou à subconcessionária privada do Grupo Barraqueiro mais de 50 milhões de euros**, além de ter sido a empresa pública que assumiu mais um conjunto de custos operacionais – pagou 6,3 milhões do “*leasing*” do material circulante, 1,8 milhões de despesas com a bilhética, 1,3 milhões de despesas com a vigilância e limpeza das instalações, 3,2 milhões com reparações, todas as despesas financeiras dos investimentos nas infraestruturas que o privado explora, etc. Ora a receita gerada é apenas de 39,3 milhões. Há um resultado operacional deficitário da empresa pública permanente, até porque o Governo não pagou indemnizações compensatórias.

A criação de dívida na empresa pública, que já fora a forma de financiar a construção dos equipamentos é agora a «solução» para financiar toda a operação, incluindo a subconcessionada, limitando-se o privada a retirar lucros à custa de um buraco gigantesco para o Estado.

**E é este um modelo para continuar e alargar às restantes subconcessões? É isto «boa gestão financeira»? Os resultados não estão à vista?** O Governo responde à realidade com os seus dogmas ideológicos neoliberais. A realidade demonstra que o modelo é errado e financeiramente desastroso.

## **2. À cabeça, 419 Milhões para o futuro concessionário da Metro do Porto**

Mas se o «modelo» é errado, que dizer do processo de subconcessão em si? No dia 5 de Junho tomámos conhecimento da Portaria 358A/2015 onde o Governo aprova o pagamento pela Metro do Porto de 419 Milhões ao concessionário privado. A que acrescerá o IVA. E ainda uma percentagem das receitas de bilheteira (30% no Caderno de Encargos que conhecemos, qualquer coisa como 12 milhões de euros/ano a valores actuais). Ou seja, o Estado vai pagar tanto ou mais do que paga actualmente (com estes valores, seriam qualquer coisa como 38,8 milhões mais 12 milhões de euros de pagamentos à concessionária privada em 2016). Pelo menos, porque o Governo alterou sucessivamente as condições do Caderno de Encargos, e hoje é tanta a transparência que só o Governo e o concessionário sabem o que de facto negociaram. Mas foi sempre a somar para o concessionário.

Mas há uma coisa que se sabe. Depois do Governo ter determinado que deixará de pagar Indemnizações Compensatórias, este «modelo» onde a empresa pública Metro do Porto assume o pagamento destes 419 milhões ao privado, mais todas as outras despesas referenciadas (aluguer da frota, vigilância, limpeza, etc), implica que a Metro do Porto vai continuar a endividar-se a um ritmo crescente, na medida em que absorve todo o défice operacional (apesar da exploração comercial estar privatizada) e ainda paga os encargos da dívida crescente. **Em que é que isto é algo parecido com uma boa gestão financeira?**

Mas este processo deixa-nos ainda uma pergunta final: **Em que se parece um processo destes com um Concurso Público?** Decorre há um ano, está à beira

de ser assinado o contrato final, e as alterações às condições iniciais são tantas e tão sistemáticas, mesmo depois do processo formalmente concluído...

### **3. E em Lisboa, são 230 Milhões por ano para os subconcessionários da Carris e do Metropolitano**

Em Lisboa, o Governo alargou os cordões à bolsa. O Caderno de Encargos permite pagamentos até 230 milhões de euros ao ano ao concessionário privado. Este valor extraordinário resulta da soma dos pagamentos fixos (132,1 milhões) com uma percentagem de até 50% das receitas de bilheteira (87,7 milhões a valores de 2013).

**O «modelo» é igual ao que produziu o desastre no Porto, mas amplificado:** As empresas públicas ficarão a pagar às subconcessionárias privadas uma autêntica indemnização compensatória superior ao que alguma vez receberam de Indemnização Compensatória do Estado. Se o Estado pagasse às actuais empresas públicas as Indemnizações Compensatórias que as manda pagar ao futuro subconcessionário privado estas gerariam resultados operacionais positivos de muitos milhões de euros. Aliás, o valor anual pago é superior ao total pago pelo Governo Português em Indemnizações Compensatórias em 2015. No caso da Carris e do Metro de Lisboa, receberam 0 de Indemnização Compensatória em 2015, mas em 2016 pagariam 230 milhões ao concessionário privado (mais cerca de 50 milhões que o total de receitas arrecadadas)..

E pergunta-se. E como pagariam as empresas públicas Metro de Lisboa e Carris os 132,1 milhões de euros ao(s) concessionário(s)? Com o remanescente da receita operacional, cerca de 87,7 milhões. Mas além disso, teriam ainda de pagar todas as despesas relativas à manutenção do material circulante do Metro e todo um vasto conjunto de outras despesas. Os resultados líquidos operacionais seriam inapelavelmente negativos em largas dezenas de milhões de euros, e ainda se teriam de pagar as despesas relativas ao investimento passado e futuro. Este «modelo» deixa um conjunto de empresas publicas em pior situação operacional do que estão hoje, e ainda a gerir uma dívida crescente. Isto só pode ser chamado de boa gestão por quem ficar do outro lado – o lado privado – da PPP.

### **4. As janelas do costume nos contratos das PPP, por onde voariam amanhã milhões de euros do erário público**

A abrir este capítulo, parece-nos oportuno recordar o último Relatório às PPP da Unidade Técnica de Acompanhamento Orçamental da Assembleia da República. Só em pedidos de «reequilíbrio financeiro» estão reclamados 3,5 mil milhões pelos concessionários privados das concessões rodoviárias. São buracos destes que importa impedir que apareçam amanhã nestes contratos. Ora nós detectámos dois esquemas nos contratos programa para o Metro do Porto, STCP, Metro de Lisboa e Carris (e deve haver mais) que passamos a descrever.

**O primeiro é a cláusula que determina os valores da oferta para qual o preço contrato se mantém.** Ora quer no caso da Carris quer do Metro de Lisboa esses

valores vão permitir renegociar livremente os preços logo a partir do primeiro ano de operação.

No caso da Carris os veículo.km para os quais as condições deste Caderno de Encargos são válidas, situam-se entre 34 333 000 e 40 055 000. A oferta de veículo.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.

Veja-se agora o caso do Metro: «Se, em algum dos anos de vigência do Contrato, o número de carruagens.km resultante do Plano de Oferta aprovado, variar, em mais de 5% (cinco por cento) abaixo ou acima de 23.963.000 carruagens.km, as componentes de retribuição da Subconcessão definidas na Cláusula 39ª, não se aplicarão, devendo ser ajustadas entre o Subconcedente e a Subconcessionária, tendo em conta, designadamente, os seus efeitos líquidos, positivos e negativos, sobre as receitas tarifárias e assessórias, estrutura de custos fixos, custos variáveis e necessidades de investimento da Subconcessionária.»

Isto implica que os preços definidos neste contrato são válidos para ofertas entre 22.764.000 carruagens.km e 25.161.000 carruagens.km. Se tivermos em conta as carruagens.km realizadas nos últimos anos (2009 – 25.274.000; 2010 – 27.649.000; 2011 – 26.467.000; 2012 – 21.339.000; 2013 – 21.498.000, constantes do Relatório e Contas do Metro de 2013) verificamos que sempre se situaram fora do intervalo aqui colocado, pelo que o privado pode sempre reclamar e obter um valor completamente diferente daqueles agora contratualizado. Além do mais, todas as contas deste contrato estão feitas excluindo os efeitos na circulação da abertura da Reboleira que aumentará as carruagem.km (e que acontecerá assim que o Metro for “privatizado” como dizemos há anos), e excluindo a possibilidade de aumentar para 6 carruagens a linha verde, fechando Arroios para alargamento do cais, o que retiraria uma estação mas duplicaria as carruagem.km.

**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.<sup>a</sup> 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.»

**E os Autocarros da Carris – são para usar e deitar fora?** Toda a lógica da PPP é a de que o privado utiliza gratuitamente a infraestrutura pública. 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. Ou seja, terminada a subconcessão o Estado teria uma frota envelhecida que teria de substituir quase totalmente. Onde é que isto pode ser considerado «boa gestão financeira»?

**Já sobre os Comboios do Metropolitano de Lisboa, o que se prepara é mais uma operação financeira de consequências desastrosas.** O processo ainda não está formalizado, mas já foi publicamente apresentado pelo Presidente do Metro. Querem vender os comboios do Metro e alugá-los de seguida, uma operação financeira chamada de “*lease-back*”. Prometem poupanças de 200 milhões mas a realidade é que se transfere património para as multinacionais e ainda se cria uma absoluta dependência dessas multinacionais. A última grande poupança com uma «operação financeira» trouxe um prejuízo de milhares de milhões às empresas públicas com as «*swaps*». É altura de que as empresas públicas de transportes deixem de estar envolvidas em «operações financeiras».

**Em caso de conflito com o concessionário, se houver greve, também é o Estado que paga.** De acordo com o Caderno de Encargos no caso de greve, o privado recebe como se a mesma não se verificasse, ou seja, o Caderno de Encargos define a greve como uma situação de «força maior», um enquadramento que vai contra os mais básicos direitos da Democracia e da própria Constituição, que define como eventos de força maior «os atos de guerra, insurreição, hostilidades, invasão, tumultos, rebelião, terrorismo, explosão, contaminação, cataclismo, tremor de terra, fogo e raio, inundação ou greves». A greve é assim, tratada como uma situação alheia ao patrão e desencadeada pelos trabalhadores, e não como um conflito laboral entre duas partes. E acrescenta «Em caso de greve, a Subconcessionária obriga-se a disponibilizar os serviços mínimos que sejam fixados nos termos legais, ficando exonerada relativamente ao cumprimento exato

e pontual das restantes obrigações contratuais relativas ao serviço de transporte.» Ou seja, se os trabalhadores da empresa privada fizerem greve será a empresa pública a suportar os custos dessa mesma greve.

## **5. A privatização da TAP – É precisa por um travão no desvario**

Apesar da marcha acelerada que leva o processo, a TAP não está vendida e está mesmo longe disso. Mas no próximo dia 24 de Junho o Governo preparara-se para assinar um contrato que, nas suas próprias palavras, assegura **uma indemnização acrescida aos compradores** se o negócio for revertido pela próxima Assembleia da República. Ora tendo a próxima Assembleia da República toda a legitimidade (e o dever, na nossa opinião) de reverter este negócio, não se trata de má gestão dos recursos públicos procurar assegurar que o Estado venha a pagar uma indemnização superior?

Apesar da extraordinária campanha mediática sobre a gigantesca dívida da TAP, a dívida remunerada da TAP é de apenas 646 milhões, numa companhia com um volume de vendas superior a 2,7 mil milhões, trata-se de um valor perfeitamente normal desde que devidamente enquadrado, com medidas que podem ser tomadas pela TAP pública. E se as maturidades da dívida se encurtaram foi por causa do processo de privatização e não antes. À dívida remunerada soma-se o total em locação financeira que é de 414,9 milhões de euros devido ao “*leasing*” de 47 aviões. Refira-se que esse valor era de 496,9 no final de 2013, pois o valor é amortizado naturalmente. Contabilisticamente esse valor conta para a dívida. E por fim temos ainda a locação operacional de 24 aviões, que não conta como dívida, mas implica compromissos de 310 milhões de euros. Passar os 47 aviões da locação financeira para a operacional abate milagrosamente 414,9 milhões de euros à dívida, mas não altera a situação de fundo e até a pode degradar.

Ora esta dívida remunerada é praticamente toda resultado da operação na ex-VEM. Conhece o Tribunal de Contas este processo? Quem autorizou esta operação? Quem ganhou os centenas de milhões que a TAP perdeu? Quem foi responsabilizado? A VEM era brasileira, volta a ser brasileira e a TAP assumiu o saneamento da coisa. Até os agentes são os mesmos (ou irmãos uns dos outros).

Uma outra realidade deste processo que o Governo escondeu de toda a gente (veremos se a dá a conhecer ao Tribunal de Contas) foram os estudos de avaliação da TAP. Sabemos que o Secretário de Estado afirmou que esses valores eram negativos. Mas temos a profunda convicção que esses estudos foram falsificados. Desde logo porque se ignoraram os valores de um conjunto de activos da companhia que amanhã poderão ser rapidamente transformados em dinheiro por um qualquer capitalista que comece a dismantelar a TAP. Falamos por exemplo dos “*slots*”, avaliados alguns deles em dezenas de milhões de euros cada, como é o caso de Heathrow onde a TAP possui 10 deles. Falamos igualmente do valor da opção de compra dos novos Airbus que pode valer entre 250 e 500 milhões, pelas condições negociadas e pelas poupanças e vantagens que proporciona o mais rápido acesso a esta tecnologia. Ora esta desvalorização dos activos ganha importância quando ouvimos falar nas «soluções», como «reduzir voos para alguns

destinos», ou «adiar a vinda dos novos aviões», que podem não ser mais que eufemismos para a liquidação destes activos da companhia.

Ao contrário da velha anedota, o Governo disfarçou o burro novo em burro velho, para enganar o dono do burro, o povo português, e vender por 10 milhões uma empresa que só para a Segurança Social garantia mais de 100 milhões anuais e era o maior exportador nacional. Agora o comprador só tem que dar banho ao animal e vende-lo com gigantescas mais-valias. Isto não pode ser legal e nunca será boa gestão dos recursos públicos.

Uma última realidade prende-se com a **aceleração que o Governo impôs e um conjunto de entidades que se lhe sentem subordinadas cumpriram**. A Parpública avaliou os planos estratégicos em menos tempo que o que se demora a lê-los. A Comissão de Acompanhamento já tinha dado o seu acordo antes de se saber a decisão. A Administração da TAP não hesitou em escolher o candidato que prometeu reconduzi-la. A ANAC está transformada numa anedota que cumpre todas as ordens do Governo e dos donos da ANA. E todos os processos judiciais foram adiados com base no falso pretexto do «interesse público», impedindo os tribunais de ter uma acção correctiva a tempo de evitar danos gigantescos para o país. Que o Tribunal de Contas tenha a coragem de representar a República neste processo e a sensatez de ouvir e ponderar as razões de quem conhece a realidade: os trabalhadores da TAP e as suas Organizações Representativas.

**E a venda dos 50,1% da SPDH à Urbanos. Já foi investigada?** Todas as privatizações têm estória por detrás. A venda de 50,1% do capital da SPDH à Urbanos, ocorrida há uns anos, continua a levantar legítimas dúvidas confirmadas pela prática da empresa. Diz-se que foi uma venda, mas nunca se efectivaram pagamentos. Fala-se em cauções que já deveriam ter sido executadas e nunca o foram. E sabe-se que o «comprador» retira da empresa um «fee» de gestão de 180 mil euros. Às dúvidas e denúncias dos Sindicatos as Autoridades têm assobiado para o lado. Até quando?

Mas já agora, que querem fazer às Lojas Francas, detidas a 51% pela TAP, que recebeu por 49% mais do que o Governo pelo Grupo TAP todo? E aos 51% da Cateringpor? E à Portugalia que os Governos mandaram a TAP comprar aos amigos Espírito Santo por 15 vezes o valor pelo qual querem agora vender o Grupo TAP todo?

## **6. Os processos no Sector Ferroviário**

A privatização da EMEF e da CP Carga ainda tem os seus contornos muito mal definidos e o Governo pode estar a preparar vendas directas e rápidas. É preciso ter consciência que quem ficar com a EMEF fica com a CP nas mãos – um tipo de negócio em que nenhum Estado «de direito» se colocaria voluntariamente – podendo depois espremer à CP os valores que entendesse. É que sem oficinas de reparação, conservação e manutenção os comboios pura e simplesmente não funcionam. E não há alternativas ou concorrências. Não é por acaso que a Fertagus do grupo Barraqueiro tem as suas próprias oficinas de reparação e manutenção, apesar de mandar patrioticamente fazer a Espanha muito trabalho.

Conhece o Tribunal de Contas que a EMEF tinha o direito à ocupação das oficinas de Guifões, pagando uma renda por essa ocupação e, que a mesma foi unilateralmente revogada, para a entregar ao futuro subconcessionária do Metro do Porto, que as ocupará sem pagamento de qualquer renda?

A privatização da CP Carga destaca ainda um aspecto ilustrativo do que são as PPP e as privatizações. A CP Carga paga uma renda anual superior a 18 milhões à CP pela utilização das locomotivas. Essa renda é a única razão porque a CP Carga tem resultados líquidos negativos. Pois para a privatização o Governo admite colocar essas locomotivas no pacote. Aliás, à semelhança do que acontece no Metro do Porto e querem que passe a acontecer no Metro de Lisboa onde os comboios são usados gratuitamente pelo privado.

### **7 - Transtejo e Soflusa, vender barcos para reduzir serviços?**

Estas duas empresas para as quais está previsto também a entrega a privados das respectivas operações, embora com processos mais atrasados, estão no entanto a ser alvo de um processo de reestruturação, sustentado na marca “Transportes de Lisboa”, com vista a criar todas as condições para um negócio mais rentável para os privados e que neste momento está a provocar extinção de postos de trabalho e mobilidade de trabalhadores.

Por outro lado, foi anunciado a venda de activos – 8 barcos – negócio que a concretizar-se, porá em causa a oferta hoje existente, com inegável prejuízo para os utentes e para a mobilidade dos cidadãos da área metropolitana de Lisboa.

Lisboa, 19 de Junho de 2015