



O PCP e o futuro da Carris: porque somos contra a municipalização da Carris?

O PCP é contra a municipalização da Carris, ou seja, contra a transferência da Carris para a posse da Câmara Municipal de Lisboa, **por três razões essenciais:**

- porque é o Estado Central que tem a **capacidade e a responsabilidade de assegurar o financiamento** deste serviço público (e não uma Câmara endividada);
- porque nas áreas metropolitanas os transportes devem ter **uma resposta metropolitana**, e a Carris é um elemento nuclear da rede metropolitana de transportes;
- porque é no Sector Empresarial do Estado que **os direitos dos trabalhadores da Carris** melhor estão garantidos.

Além disso, o PCP tem a convicção profunda de que a municipalização da Carris, independentemente da vontade **expressa** pelos actuais protagonistas do processo, **é um passo para a sua futura privatização/concessão.**

Tentaremos nos parágrafos seguintes responder a muitas das dúvidas que o actual processo tem criado nos trabalhadores da Carris.

Municipalizar é uma garantia contra a privatização?

A mais recente proposta de municipalização da Carris surgiu no processo de privatização lançado pelo anterior Governo PSD/CDS, e deu origem a **um estado de espírito que tinha origem numa certa falta de confiança na possibilidade de derrotar a privatização e o governo que a promovia**, levando a que a municipalização fosse vista por muitos trabalhadores como um mal menor, «**mais valia estar municipalizada que privatizada**», e essa ideia fez caminho e continua presente em muitos trabalhadores mesmo depois de derrotada a privatização e o Governo que a quis impor.

O PCP acreditou até ao fim na possibilidade de derrotar, mais uma vez, a tentativa de privatização da Carris, e apontou sempre o caminho para alcançar esse objectivo: o desenvolvimento da luta dos trabalhadores e utentes. Foi essa luta, travada pelas empresas públicas do sector dos transportes em 2014 e 2015 que primeiro atrasou e depois derrotou a privatização da Carris, do Metropolitano de Lisboa e dos STCP, na sequência das eleições de 4 de Outubro de 2015, da derrota do PSD/CDS e da eleição de uma maioria de deputados no Parlamento que se tinha comprometido em travar essa privatização. O mesmo aconteceu noutras matérias, como o roubo dos complementos de reforma ou do direito ao transporte.

Tinha razão o PCP quando manteve, até ao fim, a confiança na possibilidade de travar a privatização e no papel decisivo da luta dos trabalhadores para o alcançar. E mantemos essa perspectiva que apontamos àqueles que dizem que a municipalização é o melhor seguro contra a privatização (e só para reforçar, com um exemplo concreto, recordamos o exemplo da Moveaveiro, empresa municipal de transportes públicos que a CM Aveiro colocou na insolvência e privatizou de seguida, num processo ocorrido nos últimos anos).

Dirão alguns: certo, mas amanhã muda o Governo e volta a tentativa de privatizar a Carris. É possível, e nem sequer é preciso que mude muito o Governo, pois só quem tem memória curta é que acredita que o PS é uma garantia contra as privatizações e já se esqueceu que mais de metade das privatizações feitas em Portugal foram por Governos do PS. Claro que amanhã um Governo do PS com outro enquadramento parlamentar ou um qualquer Governo do PS/PSD/CDS (em qualquer combinação entre eles) pode tentar privatizar a Carris. Claro que sim. Mas o mesmo não se passa na Câmara Municipal de Lisboa? A anterior tentativa de privatização da Carris não passou exactamente pela tentativa de municipalização da Carris para uma Câmara Municipal então presidida por Santana Lopes do PSD que de imediato a teria tentado privatizar? Não estiveram nessa luta muitos daqueles que hoje defendem a municipalização ao contrário do que defendiam então? **E importa também recordar que então, foram igualmente os trabalhadores e a sua luta que derrotou a tentativa de privatização!**

Os riscos de tentativas futuras de privatização existem e são sérios, pois estamos longe de ter conseguido a ruptura com a política de direita que o país necessita. Esse risco existe se a Carris estiver no Sector Empresarial do Estado, mas será muito maior se estiver municipalizada. Basta atender à reduzida capacidade financeira do Município se comparada com a capacidade financeira do Estado Central e às competências que têm sido sucessivamente passadas para cima dos municípios. O drama de “a câmara está tão endividada que não resta opção senão privatizar a Carris” será muito mais fácil de encenar.

Os direitos dos trabalhadores da Carris estão mais bem defendidos se a empresa for municipalizada?

Os últimos anos foram anos negros para os trabalhadores da Carris. Cinco anos de ataques sucessivos (entre 2010 e 2015) seguido deste ano de 2016 onde se reconquistou

algo do que havia sido roubado (os 4 feriados roubados e o direito aos complementos de reforma, por exemplo), mas onde o essencial dos rendimentos continuam congelados (salários, progressões, anuidades, diuturnidades) ou mesmo cortados (trabalho extraordinário, complementar e nocturno). Foram anos de ataque constante aos direitos, às remunerações e às condições de trabalho, foram anos de degradação sistemática da oferta, de redução da fiabilidade e da qualidade do serviço prestado. Foram anos traumáticos. É normal que os trabalhadores estejam «escaldados» com o Sector Empresarial do Estado, foi também com essa intenção que o Pacto entre as Troikas (PS/PSD/CDS e BCE/UE/FMI) e o governo que o executou (PSD/CDS) lançaram um ataque sem precedentes contra os trabalhadores do Sector Empresarial do Estado. Só que se pensarmos um pouco vemos que esse ataque não foi menos brutal para toda a Administração Pública (Local ou Central) e para as Empresas Municipais.

Por isso, o que importa agora perceber é se têm razão aqueles que dizem que os direitos dos trabalhadores da Carris estão mais bem defendidos se a Carris for municipalizada. Parece-nos uma alegação completamente falsa, de quem não repara no que se passa ao seu lado. **Desde logo, porque o único e verdadeiro garante da defesa dos direitos dos trabalhadores são os próprios trabalhadores, a sua unidade, a sua determinação, a sua luta.**

Mas a municipalização da Carris, principalmente num quadro em que o Estado Central deixa de assumir as suas responsabilidades financeiras para com os transportes públicos, vai trazer novos constrangimentos financeiros. As transferências de competências para as autarquias sem os devidos recursos financeiros têm sido um primeiro passo preparador de “inevitáveis” privatizações / concessões e da imposição de um caminho de crescente mercantilização dos serviços públicos, com uma pressão constante para arrancar mais receitas aos utentes e pagar menos aos trabalhadores.

A Carris tem estado os últimos 40 anos no Sector Empresarial do Estado. E os trabalhadores têm sabido construir e defender um quadro de direitos que, apesar de todas as dificuldades, é ímpar no sector rodoviário nacional. Essa é que é a realidade.

A Carris é uma empresa da Cidade de Lisboa. Só da Cidade de Lisboa?

A lógica da municipalização da Carris implica assumi-la como uma empresa da Cidade de Lisboa. E é uma verdade. **A Carris é uma das mais antigas e prestigiadas empresas da Cidade de Lisboa. Tem um papel insubstituível no acesso dos lisboetas à mobilidade.** Daí, como o PCP sempre defendeu, a Câmara Municipal de Lisboa deve ter um papel mais activo na gestão da empresa, nomeadamente da rede e da oferta.

Mas a Carris não serve apenas a cidade de Lisboa. Serve directamente outros concelhos, como Almada, Amadora, Loures, Odivelas e Oeiras. Tem até a sua sede em terrenos de outro concelho. E, no quadro da reorganização da oferta que necessariamente ocorrerá em 2019 (por força do Decreto-Lei 35/2015 quando todas as concessões às rodoviárias privadas terminarem), deveria mesmo ponderar alargar essa oferta. Mas **além disso, a Carris é um elemento central da mobilidade metropolitana**, já que a maioria das deslocações na região continuam a ter a Cidade de Lisboa como destino ou ponto de passagem.

Os transportes públicos numa região metropolitana como Lisboa não podem ser desenhados sem ter em conta os municípios, nem podem sê-lo município a município, têm que ser desenhados e geridos numa lógica metropolitana. É por isso que o PCP sempre defendeu, e continua a defender, a criação de verdadeiras Autoridades Metropolitanas de Transporte, que cumpram esse papel, a saber o de coordenação dos vários modos de transporte, de gestão dos interfaces entre esses vários modos e de interligação desses com o toda a área metropolitana e não somente com uma área municipal. **A municipalização da Carris vai, portanto, no sentido errado.**

Quanto muito poder-se-ia admitir a regionalização da Carris, no momento em que Portugal começasse a cumprir a sua própria Constituição e fossem criadas as Regiões Administrativas Metropolitanas, directamente eleitas e com **competências e recursos próprios directamente transferidos** do Orçamento de Estado.

A Carris funciona sem financiamento público?

Qualquer empresa de transportes públicos necessita de ter uma parte das suas despesas operacionais cobertas por financiamento público. Porquê? Porque de outra forma não cumpre a sua missão e porque esse financiamento reflecte ganhos indirectos que beneficiam o próprio Estado e não somente os utentes dos transportes.

Veja-se o caos em que estão transformados os transportes públicos depois do Governo PSD/CDS. **Aumentaram-se brutalmente os preços e saíram do sistema milhões de passageiros. Reduziu-se a oferta, em quantidade, qualidade e fiabilidade, e perderam-se mais uns milhões de passageiros.** Hoje, quem anda de transportes públicos é porque não tem alternativa, se tivesse utilizava o transporte individual. **Vejam-se os números:**

- Entre 2010 e 2014, a oferta da Carris em Veículos.Km foi reduzida em 23% (de 41,4 para 31,8 Milhões);
- A frota de Autocarros foi reduzida em 18%, (de 755 para 619);
- O número de trabalhadores reduziu-se em 23% (de 2771 para 2141, sendo a redução de tripulantes de 1836 para 1412);
- O aumento brutal de preços (entre 30 e 100%) significou um aumento de receitas de 15% (de 78,8 milhões para 90,9 milhões);

O que, conjugadamente, provocou uma redução brutal dos passageiros transportados em 22% (de 184,4 para 144,4 milhões) e um resultado operacional de 2014 negativo em 25 milhões de euros!

Ora o que se necessita é do contrário. É de ter um sistema de transportes que convide ao abandono do transporte individual. Com ganhos na factura energética (o país importa os combustíveis que consome), com ganhos na diminuição de outras importações (o sector automóvel é responsável por uma parte demasiado grande das importações), com ganhos no ordenamento das cidades (menos congestionamento automóvel, menos necessidade de faixas de rodagem e de estacionamento), com ganhos na saúde das populações (menos emissões poluentes, menos ruído, menos stress), etc., sem referir os ganhos estruturantes para a economia pelo transporte de trabalhadores e pelo aumento da mobilidade das populações. **São estes ganhos, que acabam por ter reflexo nas contas do Estado, que justificam o apoio público à rede de transportes públicos; aqui e em qualquer parte do mundo.** Não é por acaso que a **média de apoios públicos** aos custos de exploração das redes de transportes públicos na Europa (sejam empresas privadas ou públicas) é de 50%. No caso da Carris esse valor seria mais próximo dos 50 milhões de euros de apoios públicos do que para os 15 milhões de que fala a CML, e dos quase ZERO a que esse apoio está hoje reduzido.

E como é o financiamento duma Carris municipalizada?

Temos chamado a atenção que o dinheiro não aparece nem desaparece por magia. Há duas formas, **e só duas**, de financiar uma empresa de transportes públicos (pública ou privada): através de uma parte **dos impostos**; através dos pagamentos realizados **pelos utentes**. E em cada uma destas medidas, isso pode-se fazer através da **redistribuição** do que já é arrecadado ou, **mais tentador e mais fácil**, através de um **aumento** de impostos ou das tarifas para os utentes.

Deve-se desconfiar de todos os que aparecem com soluções mágicas, são quase sempre malabarismos e ilusionismo:

- O presidente da Câmara Municipal de Lisboa tem dito que serão as receitas da EMEL que irão financiar uma parte dos custos. Falou nas multas e no imposto de circulação. Mas estas receitas hoje não existem? Claro que existem, estamos perante um mero desvio de verbas, de um lado para o outro. Também se fala de colocar uma parte das receitas do IMI a financiarem os transportes públicos. Mas isso ou são receitas já existentes realocadas ou, o que é mais provável, vai implicar um aumento de impostos (IMI) para as casas «perto das redes de transporte» e outras habilidades.
- Também se tem sobrevalorizado a possibilidade de outras receitas possíveis além das geradas directamente pelos utentes do serviço público, que de facto existem mas estão

longe de poder assumir um papel estruturante nas receitas. No caso da Carris, por exemplo, a CML tem dito que acredita ser possível aumentar as receitas de publicidade. Talvez, mas é muito pouco provável. Uma coisa é pensar que se pode aumentar um milhão ou dois as receitas de publicidade, outra é acreditar na possibilidade de com elas financiar os défices de exploração necessários. Até porque hoje em dia já há outros meios de publicidade mais baratos e mais eficazes. Ainda no caso da Carris existe igualmente a possibilidade de aumentar as receitas geradas pela CarrisTur, o que é verdade, pelo menos enquanto se mantiver o «boom» turístico na Cidade. Só que essas receitas já existem hoje, já contribuem hoje para reduzir o défice da Carris (razão porque o PCP sempre se opôs à privatização da CarrisTur que a actual maioria da CMLisboa chegou a apoiar!). E mesmo admitindo que estas receitas podem aumentar, **terão o mesmo potencial de crescimento** com a Carris municipalizada, regionalizada ou integrada no Sector Empresarial do Estado.

- Uma outra forma de “financiamento” tem sido referida e deve ser combatida: a **alienação de activos** para capitalizar a empresa. A venda da CarrisTur pode gerar uma receita suficiente para alimentar o sistema durante um par de anos. O encerramento do Terminal da Pontinha com a alienação do seu património, por exemplo para o projecto da nova Feira Popular, pode gerar receitas para alimentar o sistema durante mais uns anos valentes. Damos exemplos de coisas que assumidamente já foram (ou estão?) projectadas, mesmo que não sejam publicamente assumidas hoje. **Mas este financiamento através da liquidação de activos é um mau princípio de gestão da coisa pública**, e não só pode ser indiferentemente realizado por uma Carris privatizada, municipalizada, regionalizada ou integrada no Sector Empresarial do Estado, **como deve ser combatido em qualquer desses cenários**. É cortar os dedos para vender os anéis!

Por fim, há uma última possibilidade de “financiamento” do serviço público de transportes que deve ser rejeitada: através da criação de dívida das empresas públicas. Foi assim que nos últimos 25 anos se disfarçou a falta de apoios públicos suficientes às empresas públicas de transportes: dando-lhes ordens para irem ao banco pedir o dinheiro que o Estado Central não lhes dava e assim fazendo crescer a sua dívida. Como a realidade já demonstrou, essa política permite fingir que se está a resolver um problema para ele nos cair em cima uns anos depois e com custos exorbitantes (as SWAP e os juros astronómicos, por exemplo). Se o Estado sanear as contas da empresa, como deverá fazer em qualquer situação, a empresa saneada (esteja municipalizada, regionalizada, no SEE ou privatizada) pode voltar a criar dívida se não se fizerem transferências de verbas públicas em valor suficiente. Estariam a repetir os erros que foram cometidos num **passado** recente só para poder permitir umas flores aos autarcas ou aos ministros do **presente**, sempre à custa dos trabalhadores e utentes do **futuro** próximo.

Resumindo sobre as questões de financiamento:

- as empresas de transportes públicos para cumprirem o seu papel devem ver os seus custos de exploração financiados (nunca em menos de 50%);
- esse financiamento não pode vir dos utentes (o preço atrativo é uma das condições para que os transportes públicos cumpram o seu papel e se constituam alternativa ao transporte individual);
- os transportes públicos são essenciais para a economia, e o seu financiamento deve vir dos impostos arrecadados na economia, sendo que é o Estado Central quem cobra esses impostos;
- em Portugal, com excepção do grande capital e dos grandes proprietários, já se paga impostos a mais, pelo que estes não devem nem ser aumentados nem criados novos;
- a solução passa por alocar no Orçamento de Estado as verbas necessárias aos transportes públicos;
- **Tudo isto fica mais difícil de concretizar com uma Carris municipalizada.**

Para quando a Carris una e autónoma?

Por iniciativa do PCP, a Assembleia da República aprovou (com os votos de PCP, PEV, PS e BE) uma lei que determina que as empresas Carris, Metropolitano, Transtejo e Soflusa devem voltar a ser juridicamente autónomas. E decidiu do fim do projecto de fusão.

Entretanto, o Ministro do Ambiente (que tutela as empresas) já insinuou que havia «coisas» que teriam de continuar fundidas, depois disse que o Metro e a Transtejo tinham muitas coisas em comum. E nas empresas vamos vendo como nada está a ser feito no sentido de cumprir a lei aprovada na Assembleia da República. E mesmo no dia 21 de Novembro, não ficou claro o que ia ser feito de facto.

Era difícil começar pior: falta de seriedade e transparência na Cerimónia de «passagem da Carris para a CML»

No dia 21 de Novembro, com pompa e circunstância, na presença de múltiplos convidados e do próprio primeiro-ministro, realizou-se aquilo a que chamaram «passagem da Carris para a CM Lisboa» ou «assinatura do Memorando de Entendimento» entre a Câmara e o Governo.

A «cerimónia» teve um aspecto positivo, na medida em que ao contrário do anterior Governo, vimos um poder político a valorizar a Carris, os seus trabalhadores e o serviço público que prestam. E isso só pode cair bem, até porque é da mais elementar justiça.

O problema foi que o PS transformou a iniciativa numa pouco séria acção de propaganda eleitoral::

- Apresentada como «de transferência da Carris para a CM Lisboa», a iniciativa não transferiu nada, até porque essa transferência teria de ser aprovada (e nem sequer está discutida!) pela Câmara e Assembleia Municipal de Lisboa, nem foi solicitado (nem obtido) o necessário visto prévio do Tribunal de Contas;
- Apresentada como de «assinatura de um Memorando de Entendimento entre a CML e o Governo», ela de facto traduziu-se nessa assinatura. Mas esse Memorando não foi tornado público **no dia 21**, não tinha sido discutido na Câmara Municipal nem na Assembleia Municipal e foi mesmo **recusado** pelo PS dos restantes Vereadores quando estes exigiram conhecer o seu conteúdo. Revelou assim o PS o medo que o conhecimento público do que **de facto** se estava a assinar estragasse a “magnífica” acção de propaganda que tinham organizado.
- A «cerimónia» foi utilizada para a apresentação de um conjunto de promessas e medidas, também elas nunca aprovadas em nenhum órgão municipal. Muitas dessas medidas, de que é preciso conhecer o concreto para uma análise séria, são de **signal** positivo (na medida em que é positivo falar de reduzir preços, alargar a oferta e contratar trabalhadores) mas a forma opaca como o processo foi conduzido e apresentado deixa-nos muito preocupados. Por exemplo: é positiva a ideia da redução do passe para reformados na Cidade, mas o PCP propôs essa redução para **todos** os transportes públicos e **todas** as regiões, e o PS/PSD/CDS chumbaram-na na Assembleia da República há um mês; é interessante a ideia de alargar a gratuidade até aos 12 anos, mas não faz sentido ser só para a Carris (mesmo na cidade as deslocações são intermodais, incluem o Metro e a CP), e se for alargado ao Metro e à CP cuja gestão “é central”, não faz sentido restringir a medida à Cidade; é positiva a ideias do alargamento da oferta, mas como deve ser alargada exige ser discutido, pelas razões já expostas do carácter nuclear da Carris para toda a região, e é, no mínimo um exagero, a informação de que «a rede dos bairros» foi discutida com as freguesias; é positiva a ideia de contratar mais 120 trabalhadores para a Carris, mas o que é preciso é contratá-los, não podemos esquecer que António Costa anunciou em Março mais 30 maquinistas para o Metro e ainda não entrou um.

Mas regressando ao mote deste comunicado, nenhuma das medidas anunciadas necessita, para ser aplicada, de uma Carris municipalizada, e a prová-lo temos o facto de ela não estar municipalizada e as medidas estarem anunciadas. **Se foi Fernando Medina quem fez o anúncio foi simplesmente porque as próximas eleições são autárquicas.**

22 Novembro 2016

sector.transportes@dorl.pcp.pt