

Sobre o conteúdo dos instrumentos de gestão da Carris aprovados pela CM Lisboa

A Câmara Municipal de Lisboa aprovou a 25 de Maio o Plano de Actividades e Orçamento da Carris para 2017, o Contrato de Concessão à Carris e as Orientações Estratégicas para a empresa. O PCP votou contra esses documentos e apresentou um conjunto de propostas de alteração aos mesmos que o PS não quis ter em conta.

Serve este comunicado para apresentar aos trabalhadores as opiniões do PCP sobre estes documentos e o que eles revelam.

Não se projecta um aumento da oferta

A opção da maioria PS/Medina assenta em ter em 2019 níveis de oferta inferiores ao que tínhamos até 2015. De acordo com as **suas** previsões, em 2019 teremos 147,5 milhões de passageiros. Um número inferior ao que tínhamos em 2013 (149,7) e muito inferior ao que tínhamos em 2011 (183,6). Da mesma forma, o plano prevê uma recuperação na oferta (lugares. quilómetros. ocupados) para 2087 milhões, mas só face a 2016 (2060 milhões), mas abaixo dos valores de todos os outros anos (era de 2503 milhões em 2013). Como explicar estas projecções com o discurso do aumento de carreiras, autocarros e trabalhadores, e com os efeitos diversos das bonificações do tarifário para crianças e para a terceira idade que trarão novos passageiros?

Desde logo, em 2017 não haverá novos autocarros. Só em 2018/2019 e mesmo aí servirão na prática para substituir os que vão sair de circulação por chegarem ao fim do seu tempo de vida. **O reforço de frota é uma falácia**, e ajuda a explicar porque não se projecta o aumento da oferta que se impõe. Os **umentos brutais nos preços** feitos pelo governo PSD/CDS **não serão revertidos**, excepto para os maiores de 65 residentes em Lisboa e para os menores de 12 anos. Para o grosso dos trabalhadores e estudantes os preços continuarão muito altos, demasiado altos, mas a Câmara recusa-se a revê-los.

Falta de articulação metropolitana do plano

Nas "Orientações Estratégicas" não há uma palavra sobre a articulação da Carris com os restantes modos e empresas de transporte público - Metro, Transtejo, CP, rodoviárias privadas. Da mesma forma, fala-se de parques de estacionamento dissuasores em Lisboa, mas

ignora-se a realidade dos parques de estacionamento dissuasores fora da Cidade de Lisboa.

Este plano olha para a Cidade como se fosse uma ilha visitada por turistas, e não o centro de uma área metropolitana onde residem, estudam e trabalham mais de dois milhões de pessoas.

Mesmo a criação das novas "carreiras de bairro", podendo ser útil em determinadas circunstâncias, num quadro geral de estagnação da oferta poderá ter como consequência o aumento do número de transbordos exigidos para os movimentos que não se dão exclusivamente dentro de um dado bairro mas sim à escala da cidade. E consequentemente o aumento do tempo de transporte. Ou seja, prosseguir o caminho errado imposto nos últimos anos à Carris e que tantos utentes lhe custou.

Contra um novo ciclo de endividamento

O passivo remunerado da Carris era em 2015 de 632,3 Milhões de euros. **O Estado**, ao transferir a propriedade da Carris para a CML **realizou o saneamento financeiro da Carris**. Algo que já deveria ter sido feito há muito, independentemente da gestão ser municipalizada ou não. O passivo passou para 0,41 milhões, o que tem imediatos efeitos nos resultados da empresa (desaparecem os custos com esse passivo, que em 2016 implicaram custos de 20,6 milhões de euros em juros).

Esta realidade é de saudar pois trata-se de corrigir uma opção errada de subfinanciamento que criou o problema da dívida da Carris. Mas nova gestão tem que ter o cuidado de não criar uma nova dívida (até porque não tem qualquer capacidade de fazer o saneamento financeiro). Ora neste plano **já aparece a vontade de recorrer ao financiamento externo** para a renovação da frota (61,5 milhões de euros para substituir os autocarros que já passaram o tempo de vida).

Da mesma forma, os 15 milhões de euros que a CML vai transferir para a Carris (a título de compensação de serviço público) são, como o PCP alertou, **muito insuficientes em face das necessidades de serviço público**. É verdade que a Carris deverá passar a receber a compensação pelo passe social que lhe era roubada



enquanto esteve no Sector Empresarial do Estado, mas ainda assim, como veremos no final do ano, só há duas possibilidades: ou a Carris cresce o que precisa crescer para satisfazer as necessidades de mobilidade na Cidade e na área metropolitana, e terá de endividar-se para suprir os custos dessa oferta; ou com este tipo de apoios continuará a degradação da oferta provocada pelo anterior governo e que o actual tem prosseguido no essencial.

Este errado modelo de financiamento será usado contra os trabalhadores (pressionando para não repor os salários congelados desde 2009) e contra os utentes (pressionando para o não alargamento da oferta e a não correção tarifária). Este modelo de financiamento vai aumentar a dívida da empresa, dívida que amanhã será usada pelos seus criadores para justificar a «necessidade» de privatizar a empresa.

Insuficiente abordagem das questões laborais

A CML tem obrigação de conhecer as expectativas que com a mudança de gestão foram criadas nos trabalhadores. Mas os documentos aprovados desiludem quem possa ter criado expectativas demasiado altas.

Não estão previstos quaisquer aumentos de salário até 2019, apesar dos salários estarem ao nível de 2009. Mas contraditoriamente, fala-se da vontade de negociar com as ORT's um prémio de desempenho. Ora, se a desculpa para não se actualizar os salários tem sido o Orçamento de Estado não o permitir, como explicam estes prémios de desempenho que o Orçamento de Estado tão pouco permite? É uma opção: em vez de aumentar os salários, atribuir prémios. É uma opção errada e condenável.

No que respeita às participadas, depois da luta dos seus trabalhadores, os documentos já dizem que será assegurada a contratação colectiva em todas as empresas participadas da Carris. Mas ainda longe do que deveria ser a postura de uma gestão democrática: estender o AE da Carris a essas empresas, com as necessárias adaptações, em vez de aproveitar para tentar impor níveis superior de exploração a estes trabalhadores como o fez a CML com a sua proposta inicial de Acordo de Empresa.

Face a um conjunto de referência à Polícia Municipal e à EMEL quando se falava de fiscalização, o PCP expressou a sua firme recusa à destruição da fiscalização própria na Carris. Da mesma forma, apontou a necessidade de combater o recurso ao outsourcing e à precariedade.

Neste comunicado falamos de quatro documentos de gestão levados à Câmara Municipal de Lisboa, que os vereadores do PCP trouxeram à Célula do Partido na Empresa. Mas estes são documentos públicos, que todos os trabalhadores da Carris deveriam conhecer e sobre os quais até se deveriam ter pronunciado no quadro do controlo de gestão previsto na nossa Constituição.

Se queres conhecer o Plano de Actividades, o Orçamento, o Contrato de Concessão e as Opções Estratégicas aprovadas, envia-nos um mail que tos faremos chegar.



1 Junho 2017

sector.transportes@dorl.pcp.pt

Célula da Carris

Partido Comunista Português

