

**Contributos
para um**

**Retrato de um Roubo
(ainda) Impune
e que continua:**

**O processo de privatização
do Sector Público de Transportes**

Dossier Informativo

28 Outubro de 2011

**Grupo de Trabalho para as Questões da Política de Transportes
Partido Comunista Português**



I - Introdução

II - Dimensão, causas, responsáveis e soluções - A DÍVIDA DAS EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES

1. Desorçamentação do Investimento

1.1 Desorçamentação nas Empresas Públicas

1.2 MTS – Quando o Estado entregou aos privados o investimento em ILD, pagou-o todo! Mais uma vez, dinheiros públicos para lucros privados

1.3 Fertágus – Dívida Pública para Lucros Privados

1.4 O Investimento nos Aeroportos, todo suportado pelas Empresas Públicas

2. Subfinanciamento da Exploração

2.1 Subfinanciamento nas Empresas Públicas

2.2 Na MTS – O Estado assume todo o défice de Exploração

2.3 O exemplo da Fertágus

2.4. O modelo de distribuição das receitas do Passe Social e dos Combinados

3. A situação financeira da Metro do Porto, empresa pública onde a exploração já está privatizada

4. Os Salários e Direitos dos Trabalhadores nada têm a ver com a dívida das empresas

5. As falsas soluções do PET e as verdadeiras soluções a construir

6. Nota Final

III – PET: Um Plano de Privatizações defendido com muita demagogia

1 – Primeira Fase – Preparar as Privatizações

1.1. Manutenção da Dívida nas Empresas Públicas, bem como do investimento futuro

1.2. Redução da Oferta de Transportes

1.3. Incremento da Exploração dos trabalhadores

1.3.1 Despedimentos em Massa no Sector

1.3.2. Redução dos Salários dos Trabalhadores das Empresas

1.3.3. Destruição da Contratação Colectiva

1.4. Aumento de Custos para os Utentes

2 – Segunda Fase – Entregar aos capitalistas, em concessão, a exploração comercial dos transportes públicos de passageiros

IV – PET: Um Plano de Privatizações, que abdica da soberania nacional, submisso ao grande capital monopolista e à sua troika

V – Libertar o Sector de Transportes e o Estado dos grupos capitalistas – a verdadeira solução pela qual vale a pena lutar!

Anexos:

- O Investimento no Metro de Lisboa, ano a ano

- O investimento na Refer, ano a ano

- Privatização e Concentração nas Rodoviárias de Passageiros e consequências

- Sobre a taxa de ocupação

I - Introdução

Não é o nome que define a coisa, é o seu conteúdo. O documento que o Governo apresentou à Assembleia da República a que chamou de Plano Estratégico de Transportes (PET), corresponde de facto a um novo plano de privatizações. Tudo nele está orientado para a criação das condições para prosseguir com a privatização do sector: novas reestruturações necessárias à privatização; sistematização de elementos de propaganda que neutralizem a resistência dos utentes; medidas de redução do preço da força de trabalho e de aumento dos custos para os utentes, sem o que os capitalistas não poderão retirar do negócio as mais valias que pretendem (mesmo com as indemnizações que se propõem a receber do Estado).

Há três elementos totalmente conclusivos sobre esta questão.

1. Tratando-se de um Plano Estratégico, seria de esperar que sobre as vertentes estratégicas do sector para o país houvesse algum estudo, reflexão e perspectiva. É o deserto total. Não há uma palavra sobre o défice energético, o principal défice do país. Nenhuma reflexão sobre a relação com o aparelho produtivo nacional. Nada sobre a relação transportes colectivo / transporte individual. Nada sobre as questões ambientais. Nada sobre as questões de equilíbrio territorial. Nada sobre o ordenamento urbano. Nada sobre as questões de segurança. Nenhuma avaliação séria sobre as necessidades de ligações internacionais do país. Nenhum estudo sobre situação actual e perspectivas futuras no que respeita ao tráfego de mercadorias ou à circulação de passageiros. Nada sobre o Mar, nomeadamente sobre a Marinha Mercante. O Governo simplesmente pegou nas reivindicações dos grupos capitalistas, e colou-as com cuspo (justificando-as com afirmações não fundamentadas, ou mesmo contraditórias com as conclusões).

2. Tratando-se de um plano estratégico, seria impossível que sobre empresas públicas absolutamente estruturantes não viesse nem a mais pequena menção. É o caso da NAV, que assegura o controlo aéreo nacional e atlântico, é o caso da SATA, é o caso das participadas da TAP e da ANA que asseguram funções estratégicas no quadro do sector aéreo (Portway, SPDH, LFP, Cateringpor), é o caso da participada da CP, a EMEF. Todas estas empresas públicas não existem neste plano. As duas primeiras porque não estão na lista de privatizações, as últimas porque a sua privatização decorre (na opinião do Governo) da privatização das empresas que lhes detêm o capital ou através de parcerias que preparam uma encapotada entrega directa.

3. Trata-se de um Plano Estratégico para os Transportes que aponta sempre como solução a privatização, mas não existe neste Plano qualquer avaliação do que já foi privatizado e das consequências desse processo, não se avalia quanto custou ao Orçamento de Estado e à economia nacional. A única preocupação é justificar a privatização das empresas públicas e as medidas que os capitalistas reivindicam prévias a essas privatizações.

Este plano não é mais que o prosseguir da política dos últimos governos do PS/PSD/CDS, integrando esse prosseguimento no quadro do plano de agressão ao nosso país que tornou mais visível os verdadeiros objectivos colonizadores da UE.

II

Dimensão, causas, responsáveis e soluções

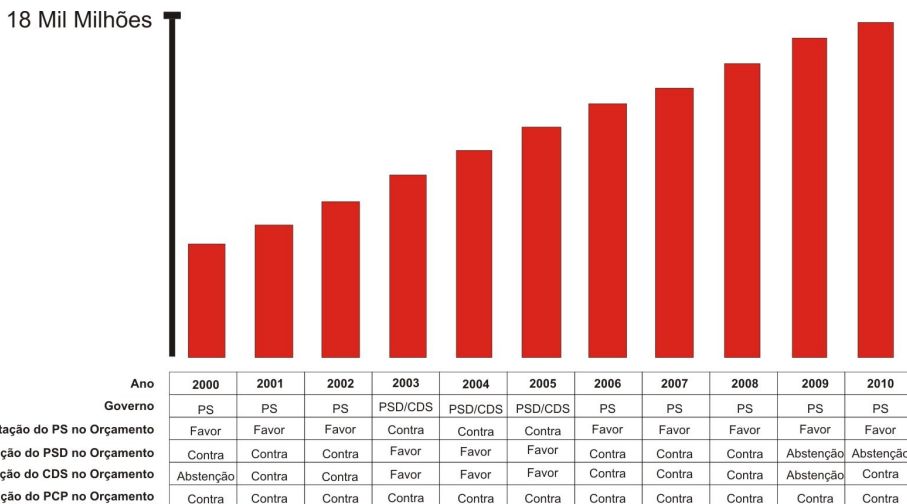
A DÍVIDA DAS EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES

A questão da dívida aparece à cabeça de todas as campanhas de promoção da privatização das empresas públicas de transportes. E são os próprios governos que agitam esse papão usando a comunicação social.

A base da manipulação resulta do desconhecimento público do processo que originou estas dívidas e das responsabilidades pelo seu crescimento, permitindo apresentar a dívida das empresas públicas como justificação para as medidas políticas que se quer adoptar, omitindo depois que essas “soluções” não resolvem a questão da dívida.

O próprio Governo, neste PET, já assume que a dívida das empresas públicas tem origem, como o PCP vem denunciando há anos, em três realidades: desorçamentação; subfinanciamento; pagamento de juros. É certo que para as massas, via o seu instrumento de manipulação privilegiado, a Comunicação Social, continua a assistir-se a uma intensa demagogia onde a dívida se liga aos salários e “previlégios” dos trabalhadores. Mas neste PET, o governo reconhece esta origem das dívidas, apesar de tentar colocar a questão do subfinanciamento da exploração como a questão central, com o objectivo de tentar aumentar as responsabilidades dos défices de exploração na criação desta dívida.

Mas há ainda uma outra questão que importa sublinhar: é que ao reconhecer esta realidade, não pode depois o Governo PSD/CDS eximir-se das responsabilidades directas de cada um destes partidos na criação destas dívidas. Desde logo porque elas resultam de opções tomadas a cada ano nos Orçamentos de Estado que os diferentes Governos apresentaram à Assembleia da República, e que no essencial foram aprovados por PS, PSD e CDS, como se pode ver no quadro anexo, que usa o quadro da dívida das empresas públicas incluído no PET, mas acrescentando-lhe as diversas votações dos OE's que a criaram:



O Governo, ao assumir esta origem da dívida, foge depois à sua inevitável conclusão: a dívida das Empresas Públicas foi criada, no essencial, ao longo dos anos, pela sua retirada do Orçamento de Estado. É dívida pública, disfarçada da mesma forma que ainda há uns meses hipocritamente condenavam ao governo regional da Madeira. E como se pode constatar pelo gráfico, cresceu da mesma forma estivesse o PS ou o PSD/CDS no Governo, tivesse o PS, o PSD ou o CDS votado a favor ou contra o respectivo Orçamento de Estado – é filha da política de direita!

1. Desorçamentação do Investimento

1.1 Desorçamentação nas Empresas Públicas

Assume o PET: *«Por outro lado, não é mais possível continuar uma política de investimentos assente na desorçamentação, através do recurso ao endividamento bancário das empresas do Sector Empresarial do Estado, com os resultados demasiado evidentes ao nível da situação financeira a que este tipo de políticas conduziu o País.»*

Certo. Mas tal nunca deveria ter sido possível. E devem ser retiradas ilações. Os sucessivos governos transferiram o grosso dos investimentos públicos – sobretudo de construção e modernização das infraestruturas – para as Empresas, retirando-os de onde estiveram durante muitos anos, o PIDDAC e o Orçamento de Estado, e obrigando as Empresas a contrair empréstimos avultados. Conseguiram assim um objectivo imediato no quadro da política de redução do défice público imposto pela UE, já que dele desaparecia uma importante fatia do investimento. Mas esta desorçamentação serviu também o sector financeiro, garantindo-lhe clientes avalizados pelo Estado, sem risco, e que contribuíam para os lucros da banca. É o próprio Tribunal de Contas que demonstra, na Auditoria publicada em 2010, que no caso de Metropolitano de Lisboa por exemplo, são os empréstimos para a expansão da rede e os seus juros que explicam uma realidade financeira que, pela exploração, é cada vez mais positiva.

E recordamos que quem decidiu, ao longo destes anos, dos investimentos no Metropolitano e na Rede Ferroviária foi o Governo e a Assembleia da República – constavam do PIDDAC de cada Orçamento de Estado, foram votados em cada ano por PS, PSD e CDS. Constavam os investimentos mas não as verbas para os pagar! E assim, ao longo de anos, iam os Governos fazendo obra através das empresas públicas, mas sem as pagar, obrigando-as a recorrer crescentemente ao financiamento bancário, para o investimento e para pagar os juros desses empréstimos.

É importante que se reconheça esta realidade. É importante não voltar a cometer o mesmo erro, mas o governo deixa claro pretender seguir a mesma receita para os portos, no próprio documento em que reconhece o erro. Mas é igualmente importante que depois não se coloque às costas dos trabalhadores e dos utentes uma realidade que resulta de opções tomadas pela política de direita e seus executantes, o PS, o PSD e o CDS.

É que é importante que se diga, como o demonstra o quadro anexo, que do total de Investimentos de Longa Duração (ILD) na Refer, Metro de Lisboa e Porto, o Estado contribuiu com uma média de 7% através do PIDDAC (Orçamento de Estado) e 21,2% por via dos fundos europeus, deixando mais de 70% do Investimento a cargo das Empresas por via do endividamento. E só nos casos aqui retratados, falamos de Investimentos públicos de 7,5 Mil Milhões de Euros onde o Estado ficou a dever aquelas empresas públicas 5,39 Mil milhões de Euros.!

	Anos	Investimento ILD	Contribuição PIDDAC	%	Contribuição UE	%
Refer	2001 2010	4135 M€	289,5 M€	7%	1006,0 M€	21,7%
Metro Lisboa	2003 2010	845,2 M€	85,1 M€	10%	159,9 M€	18,9%
Metro Porto	1994 2010	2527 M€	151,8 M€	6%	424,9 M€	16,8%
		7507 M€	526,4 M€	7%	1590,8 M€	21,2%

Mas se lhe incluirmos a realidade dos juros suportados pelas empresas, juros que resultam igualmente (no essencial) das dívidas contraídas para pagar este investimento, como se pode ver no quadro anexo, chegamos à conclusão de que no caso destas três empresas públicas, o investimento de longa duração não suportado pelo Estado e o pagamento de juros é responsável por 90% do crescimento da dívida destas empresas nos períodos analisados!

	Anos	Crescimento da Dívida no período	Responsabilidade Assumida pelas Empresas em ILD	%	Juros	%	Total
Refer	2001 2010	4001 M€	2779,5 M€	69%	805 M€	20%	89%
Metro Lisboa	2003 2010	1444 M€	600,2 M€	42%	610M€	42%	84%
Metro Porto	1994 2010	2450 M€	1950,3 M€	80%	365M€	15%	95%
Total		7895 M€	5330 M€	68%	1780 M€	23%	90%

(Sobre estes quadros, ver os quadros anexos 1 e 2 referentes à REFER e ao Metro, com a informação ano a ano de cada uma destas empresas)

Mas importa ainda esclarecer se foi este o critério seguido pelos sucessivos governos quando era de empresas privadas a responsabilidade pela execução do investimento em ILD.

1.2 MTS – Quando o Estado entregou aos privados o investimento em ILD, pagou-o todo! Mais uma vez, dinheiros públicos para lucros privados

Com a saída do Relatório do Tribunal de Contas sobre a MTS – Metro Sul do Tejo (cujo capital é repartido entre Barraqueiro, Mota-Engil, Siemens, Teixeira-Duarte e Esfera), ficaram expostos na praça pública os números de mais uma negociata onde os dinheiros públicos estão a ser utilizados para financiar o lucro privado.

Das contas, nota-se uma diferença significativa na postura do Governo face a este empreendimento, completamente diversa da atitude face ao investimento de longa duração nos Metros de Lisboa e Porto e na Rede Ferroviária Nacional. Enquanto nestes três casos o governo optou por subfinanciar o investimento carregando as empresas públicas de dívida, no caso da MTS o governo assumiu todo o investimento libertando a concessionária desta responsabilidade. Veja-se o mesmo quadro já

anteriormente publicado, mas agora comparando a postura do Estado no ILD das Empresas Públicas e da MTS.

	Anos	Investimento ILD	Contribuição PIDDAC	%	Contribuição UE	%	Responsabilida de da Empresa	%
Refer	2001 2010	4135 M€	289,5 M€	7%	1006,0 M€	21,7%	2779,5 M€	67%
Metro Lisboa	2003 2010	845,2 M€	85,1 M€	10%	159,9 M€	18,9%	600,2 M€	71%
Metro Porto	1994 2010	2527 M€	151,8 M€	6%	424,9 M€	16,8%	1950,3 M€	77%
		7507 M€	526,4 M€	7%	1590,8 M€	21,2%	5330 M€	71%
MTS	2002 2010	338,9 M€	208,1M€ (*)	61%	75,4 M€	22,2%	55,9 M€	17%

(*) Inclui 15 M€ da CM Almada

Mas não contente com esta realidade, o Governo ainda celebrou a 21 Novembro de 2008 um novo contrato com a MTS, onde o Estado pagou directamente à concessionária 77 Milhões de Euros, porque «a obra estava atrasada». Ou seja, o Estado acabou por pagar TODO o investimento!

Tivesse o Estado usado o mesmo critério de financiamento do ILD nas Empresas Públicas que usou com as Empresas Privadas e 90% da dívida de empresas como a Refer, a Metro do Porto e o Metro de Lisboa não existiria! Mas a opção foi a que se conhece!

1.3 Fertágus – Dívida Pública para Lucros Privados

Recordamos novamente que na dívida das empresas públicas está todo o investimento realizado para que as privadas possam operar com lucros. Pegando novamente nas contas da Refer constatamos que em 2010, ainda se encontravam no passivo da Refer pelo menos três empréstimos ao BEI tomados para a construção da Travessia Ferroviária sobre o Tejo:

Ano do Empréstimo	Montante do Empréstimo	Total em Dívida no final de 2010
1996	99.759.579 €	69.831.000 €
1997	99.759.579 €	53.205.000 €
1998	99.759.579 €	64.275.000 €

E quanto paga a Fertágus à REFER pela utilização desta infraestrutura? Até Outubro de 2005 ficou isenta, e pagou uma média de 2,6 Milhões de Euros por ano desde então. Ora só de amortizações destes 3 empréstimos a Refer paga uma média de 14 milhões de Euros por ano (terminados há muito os respectivos anos de carência). Ou seja, a Refer recebe 2,6 M€, por algo de que paga 14 M€ por ano só de amortizações destes 3 empréstimos, e paga mais uns milhões por conta de juros e outros investimentos realizados nesta infraestrutura, e ainda presta à Fertágus o serviço de controlo de circulação, manutenção e conservação de vias. Dito ainda mais claramente, a Refer paga para vender serviços à Fertágus! E quem decidiu isto não foram os trabalhadores, foram os Governos, que colocaram a Refer a pagar milhões de euros por ano de um investimento que a Fertágus agora usa para sacar lucro, e que nesse período, ainda pagaram 180 milhões de euros à Fertágus de indemnizações compensatórias que recusavam à empresa pública Refer.

O PET diz que *«será introduzido um novo regulamento de tarifação da infra-estrutura ferroviária, até final de Novembro, que corrija a situação de subfinanciamento da REFER.»* Mas não o fará. Se a Fertágus tivesse de pagar de tarifas um valor suficiente para cobrir o custo do investimento, do financiamento e do serviço prestado, esse

valor seria superior aos 20 milhões de Euros, e seria a Fertágus que estaria carregada de dívidas e não as empresas públicas! Mas claro que o contrato de concessão coloca o Estado a pagar à Fertagus qualquer hipotético aumento. É que na ferrovia, os lucros privados só são possíveis à custa do Estado!

1.4 O Investimento nos Aeroportos, todo suportado pelas Empresas Públicas

O grosso dos investimentos na modernização dos Aeroportos Portugueses tem sido assumido pelo Estado através das Empresas Públicas. Só a ANA realizou perto de 400 milhões de Euros de investimentos nos últimos 3 anos. A privatização implicará que, por um lado, os resultados destes investimentos serão embolsados pelo capital privado, e por outro, que os futuros investimentos deixarão de existir ou serão assumidos directamente pelo Estado. Em qualquer dos casos, com enormes prejuízos para o país.

Total de Investimentos da ANA em 2008/2010

	2010	2009	2008
Aeroporto Lisboa	76,6 M€	104,6 M€	99,6 M€
Aeroporto Porto	7,4 M€	10,9 M€	8,2 M€
Aeroporto Faro	16,3 M€	14,5 M€	11,7 M€
Aeroportos Açores	17,4 M€	10,2 M€	4,6 M€
Aeroportos Madeira	0,2 M€	1,2 M€	2,5 M€
Total	117,8 M€	141,6 M€	126,0 M€

E também aqui, são as empresas públicas, e não o Estado directamente, quem tem realizado o grosso do investimento. Para isso, a ANA recorreu em parte à sua estrutura de receitas e em parte ao endividamento.

	2010	2009	2008
Subsídios Estatais ao Investimento	4,2 M€	4 M€	16,2 M€
Investimentos suportados pela estrutura de receitas da ANA	113,7 M€	137,6 M€	110,4 M€
Dívida da ANA	473,4 M€	375,7 M€	382,3 M€

Fingindo desconhecer esta realidade, o Governo coloca no PET que a privatização da ANA tem como objectivo que passe a ser o capital privado a assumir este investimento. Quando a verdade é que a ANA hoje, pública, financia já todo esse investimento, e amanhã o Estado pagaria aos privados o que hoje não paga à ANA. Citando o PET: *«Prevê-se assim a realização de um plano de investimentos com o objectivo de modernizar os aeroportos geridos pela empresa, visando aumentar os padrões de segurança e serviços específicos, aliviar restrições operacionais e de capacidade e, conseqüentemente, aumentar a eficiência e a capacidade de alocação de tráfego, como estratégia de desenvolvimento sectorial, cujo efeito de arrastamento para as áreas do turismo e negócio são bem conhecidas e de importância maior no contexto económico português. A sua execução deverá estar a cargo do parceiro privado a escolher no processo de privatização, nos termos a definir no respectivo caderno de encargos.»* Ou seja, a “vantagem” de vender a ANA é que os capitalistas que se apropriarem da ANA passarão a realizar os investimentos que hoje são feitos pela ANA!

2. Subfinanciamento da Exploração

2.1 Subfinanciamento nas Empresas Públicas

O segundo factor para o crescimento da dívida das Empresas Públicas de Transportes é de facto o subfinanciamento. Mas sobre isto importa deixar claro algumas verdades estruturantes: Em todos os países europeus as empresas de transportes funcionam com um défice de exploração suportado pelo Estado, permitindo manter os preços abaixo do custo de produção; Em Portugal, como demonstraremos, o Estado tem financiado todo o défice de exploração das empresas privadas e tem subfinanciado as empresas públicas. Esta política, praticada durante mais

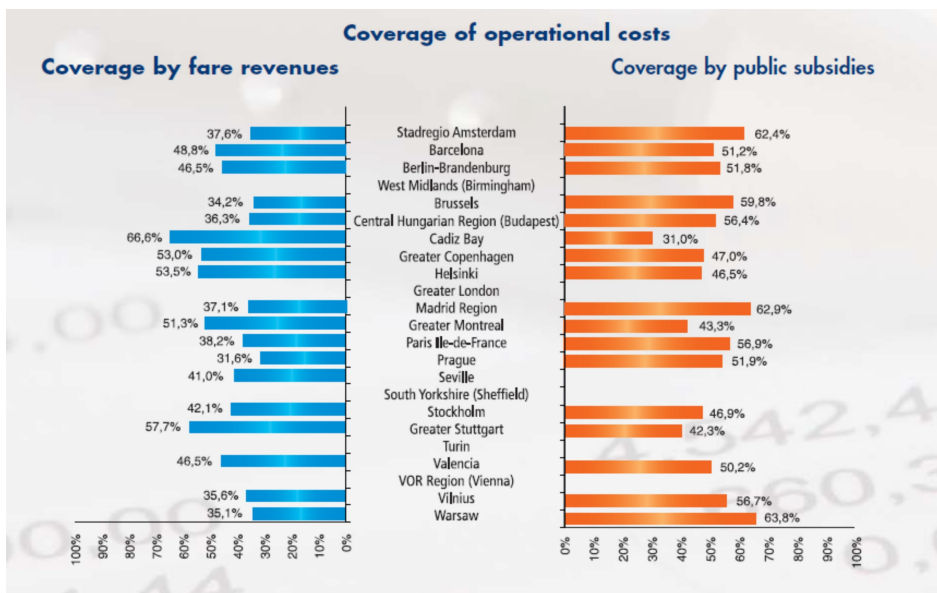
de 30 anos, e com o diferencial sempre acrescido ao endividamento das empresas, é um forte contribuinte para a situação actual; os ganhos para a sociedade de uma rede de transportes públicos não são mensuráveis apenas nos resultados líquidos das suas empresas públicas, mas em questões como a redução da factura energética, a substituição do transporte individual pelo colectivo, o ordenamento das cidades, a coesão nacional, a mais justa repartição da riqueza, a qualidade de vida das populações, etc.

Também aqui, o Estado tratou sempre de forma diferenciada as Empresas Públicas e as Empresas Privadas, subfinanciando as primeiras e sobrefinanciando as Empresas Privadas.

Significativo disto mesmo é o facto de este Governo, que quer impor novos modelos sem qualquer base científica, o estar a fazer sem um Inquérito Geral à Mobilidade, que cortou do Orçamento de Estado. E isto porque este inquérito provaria, sem margens para dúvidas, todo o desvio que está a ser realizado das empresas públicas para as privadas.

O próprio PET, no quadro onde procura justificar a destruição das linhas regionais da CP, feito com base no custo por passageiro quilómetro, deixa um dado que o resto do documento faz de conta não conhecer: é na linha de Sintra, gerida pela CP, que este custo é menor, e não na propalada eficiência da linha concessionada à Fertagus.

Para terminar este ponto, e provando a falsidade das afirmações do Governo no PET, publicamos um quadro do último barómetro da Associação Europeia de Autoridades Metropolitana de Transportes (EMTA), publicado em 2010 e com dados de 2008:



Como se pode verificar, a cobertura dos custos operacionais pelas receitas operacionais variava entre 31% em Praga e os 66% em Cadiz, enquanto no Metropolitano de Lisboa essa taxa é já de 51%, superior à de cidades como Amsterdão, Barcelona, Berlim, Bruxelas, Budapeste, Madrid, Paris, Praga, Estocolmo, e Varsóvia. Mas já a taxa de cobertura das despesas operacionais pelos apoios Estatais à exploração é de apenas 23% no Metro de Lisboa, a mais baixa de todos os sistemas aqui estudados, sendo mesmo cerca de metade do valor médio.

Ou seja, os utentes já pagam mais do que a média europeia e é o Estado que paga muito menos, contribuindo para o crescimento da dívida das Empresas Públicas.

Quando o Governo afirma no PET pretender que «*A reestruturação das empresas do Sector Empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária tem por objectivo atingir um EBITDA equilibrado no final de 2012*» e depois aponta todas as baterias aos de sempre – trabalhadores e utentes – omite que, até pelos padrões europeus de que fala, é o correcto e atempado pagamento das indemnizações compensatórias às empresas públicas que tem falhado.

2.2 Na MTS – O Estado assume todo o déficit de Exploração

Sobre a exploração comercial da MTS, o contrato assinado é um crime contra os dinheiros públicos. Simpaticamente, o Tribunal Contas acusa o Governo de os estudos usados para estabelecer os apoios à concessionária privada, «*se terem revelado demasiado optimistas*». Mas a realidade é que o Estado assume, à cabeça, uma tal responsabilidade, que a MTS nem sequer precisa de se preocupar em ter mais passageiros – mesmo com os comboios vazios, o negócio está garantido, como coloca o TC «*a Concessionária não tem qualquer risco de tráfego, não tendo assim, qualquer incentivo para se focar no objectivo do contrato, isto é, nos passageiros*».

O contrato entre o Estado e a concessionária privada prevê condições verdadeiramente inaceitáveis, que isentam os privados de qualquer risco na exploração e lhe garantem lucros avultados. Sendo o limite mínimo da banda de referência o número até ao qual o Estado assume todo o custo (paga a diferença) veja-se o quadro, em PKT (passageiros x quilómetros transportados):

	2009	2010	2011
Limite mínimo da banda de referência previsto no contrato de concessão	88064228	88228363	88681649
Trafego Real	24725862	29329763	32261410(**)

(**) Estimativa

Um acordo destes traduziu-se naturalmente no pagamento de avultadas indemnizações compensatórias, que garantiram o lucro da concessionária:

Ano	Indemnização compensatória paga pelo Estado
2009	8459206 (*)
2010	7026601
2011	7655370 (**)
	23141177

(*) Inclui 1 mês de 2008 (**) Estimativa Oficial

Ou seja, o Estado, em três anos, assume um apoio à exploração privada do Metro Sul do Tejo de 23,1 Milhões. Comparemos agora esse apoio à concessionária privada com o apoio à exploração da Metro de Lisboa que é pública. Usemos como referência o ano de 2010, único onde as contas da MTS estão apuradas para um funcionamento completo.

Empresa	PKT	IC paga	IC/PKT
MTS	29,3 Milhões	7,0 Milhões	0,23 €
Metro de Lisboa	866,1 Milhões	26,8 Milhões	0,03 €

Para termos uma ideia do esbulho, se o Metro recebesse pelo mesmo critério aplicado à MTS, deveria ter recebido 199 Milhões de Euros de Indemnizações compensatórias (e teria dado um lucro de 50 milhões, mesmo pagando todo o investimento e os juros da dívida). Ou, dito de outra forma, se a MTS recebesse de acordo com as verbas pagas ao Metro de Lisboa, teria recebido apenas 879 mil Euros, passando a dar prejuízo, mesmo tendo sido o Estado a assumir toda a despesa de investimento.

E assim se demonstra, mais uma vez, que o propalado “milagre” da gestão privada não é mais que o milagre de conseguir esbulhar o Estado sem que o povo se revolte!

É tão flagrante o esbulho, que o próprio PET assume a necessidade de renegociar a concessão: *«Face a esta situação e ao manifesto sobredimensionamento do projecto e da oferta estabelecida para a procura que efectivamente se verifica, deram já início os trabalhos da comissão de renegociação do contrato, com objectivo de introduzir alterações à concessão que reduzam os encargos dele decorrentes para o Estado Português.»* Mas não há nada a renegociar nem sobredimensionado – o Estado está a ser roubado! Mas aqui, como se trata de milhões que estão a ser desviados para os bolsos dos capitalistas, o governo não se propõe anular os contratos, ao contrário do que ameaça fazer com os contratos de trabalho. Aqui o Governo diz que vai renegociar! E renegociar partindo do pressuposto que é a oferta que está sobredimensionada (para reduzi-la) e não que é o contrato que está errado, que é a exclusão do passe social que é irracional, que é a concessão aos capitalistas que está a mais.

2.3 O exemplo da Fertagus

Operando em condições muito mais favoráveis que as Empresas Públicas, a Fertagus é um bom exemplo do que significam as privatizações. Ela opera em condições mais favoráveis porque todo o investimento necessário à exploração comercial foi efectuado pelo Estado e pelas empresas públicas (a construção da linha, das estações, da catenária, da sinalização e a compra do material circulante, tudo foi pago pela REFER e pela CP ou pelo Orçamento de Estado, num investimento público de centenas de milhões de euros). Ou seja, a Fertagus não tem dívida que carreguem as suas contas: mas só porque os Governos impuseram essa dívida às empresas públicas e aos contribuintes, em mais um roubo descarado!

Mas operando em condições muito mais favoráveis, pratica preços que são quase o dobro dos da CP, mesmo depois do brutal aumento imposto pelo Governo em Agosto, como se pode ver na comparação que se anexa:

Estações (distância até Entrecampos)	Bilhete Simples	Assinatura de Linha
Fertagus - Pragal (10,9Km)	1,80 €	38,50 €
CP – Queluz/Belas (10,8 Km)	1,50 €	28,50 €
Fertagus – Fogueteiro (21,3 Km)	2,85 €	64,00 €
CP – Alverca (22,6 Km)	1,95 €	42,90 €
Fertagus – Coima (26,4 Km)	3,15 €	75,15 €
CP – Sintra (26,1 Km)	1,95 €	42,90 €
Fertagus – Setúbal (52,6 Km)	4,30 €	119,30 €
CP – Azambuja (47,6 Km)	2,40 €	52,80 €

E apesar destes preços, e apesar de não ter realizado investimentos nenhuns, a Fertagus dá prejuízo, e só consegue acumular lucros para os seus accionistas porque o Estado lhe entrega todos os anos milhões em indemnizações compensatórias (9,7 milhões em 2011), tendo recebido mais de 180 milhões de euros nos últimos 7 anos!

Como tem acontecido com todos os sectores privatizados da nossa economia, o que já é privado demonstra que as privatizações ficam mais caras ao Estado, mais caras aos Utentes, e só beneficiam quem passa a acumular lucros – os seus accionistas. Enviando cada vez mais o nosso país para o abismo!

Veja-se este quadro, que compara os CK (Comboios Quilómetro), o valor pago à Refer pela utilização das infraestruturas e o dinheiro recebido do Estado em Indemnizações compensatórias:

	CP	Fertágus	Relação
Tarifa de Utilização paga à Refer em 2010	57,4 M€	2,6 M€	22
CK realizados em 2010 (informação Refer)	39,5 M	1,8 M	22
Indemnizações Compensatórias pagas em 2010	35 M€	7,4 M€	4,7

Como se pode ver, se no pagamento à Refer a Fertagus paga um valor proporcional ao da CP no que respeita à utilização efectiva da infra-estrutura, já no que respeita às verbas recebidas do Estado, esta proporção é completamente alterada, em favor da Fertagus, claro. Face a esta desproporção, a CP, em 2010, recebeu de indemnizações compensatórias apenas 4,7 vezes o que recebe a Fertagus, por um serviço, medido em CK, 22 vezes superior.

Se olharmos para o total de passageiros transportados, se a Fertagus, por 23 milhões de passageiros recebeu 7,4 milhões de euros em 2010 (0,32 € por passageiro), então só a CP Lisboa, com 91 milhões deveria ter recebido 29 milhões de €. Mas a realidade é que a CP toda – Lisboa, Porto, Regional, Longo Curso e Internacional – apenas recebeu 35 milhões de indemnizações compensatórias em 2010! Se pensarmos que é na CP Regional que está o essencial do défice de exploração da CP – 55 Milhões de euros em 2010 – percebemos melhor a dimensão do subfinanciamento da CP e também porque é que a «solução» das troikas para a CP é manter a dívida e o serviço Regional no Estado e entregar aos privados a CP Lisboa e CP Porto!

2.4. O modelo de distribuição das receitas do Passe Social e dos Combinados, um desvio de dinheiro das empresas públicas para as privadas

Na "Auditoria ao Metropolitano de Lisboa, EPE" (5) de 25 de Fevereiro de 2010 do Tribunal de Contas podemos ler:

«Só em 2008, o Metropolitano, de acordo com os seus cálculos, deixou de arrecadar 12 milhões de euros devido ao modelo de repartição da receita dos passes intermodais e combinados ser, ainda hoje, efectuada com base em dados estatísticos resultantes de um inquérito datado de 1989 e, por consequência, fortemente desajustado da realidade.

De facto, nas duas décadas que se seguiram àquele ano, o Metropolitano de Lisboa mais do que duplicou a sua oferta de transporte, tendo a procura atingido, em 2007, cerca de 179,7 milhões de passageiros transportados, ou seja, mais 42,7 milhões do que os registados na estatística de 1989.

Ademais, é inexplicável a contínua apatia e delonga, por parte do Estado, em sanear esta situação, que muito prejudica as suas empresas públicas de transporte colectivo e, em particular, o Metropolitano de Lisboa, pese embora tal situação já tenha sido denunciada quer em relatórios de auditoria do Tribunal de Contas, nomeadamente com recomendações para correcção daquele procedimento, quer, ainda, em trabalhos efectuados pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (actual IMTT), os quais corroboram o desajustamento das quotas em vigor, existindo, ainda, fortes probabilidades de a manutenção dessa repartição estar a permitir que as empresas públicas estejam a financiar os operadores privados.»

No PET, o Governo reconhece, em parte, esta realidade: *«O Metro de Lisboa vem sendo continuamente prejudicado pelo sistema de repartição de receitas dos actuais passes “L”, baseado num estudo de repartição de tráfego da década de 80 o que, a juntar à inexistência de um verdadeiro sistema tarifário promotor da intermodalidade e mobilidade*

na cidade de Lisboa, prejudica a obtenção de receita.» Mas não só esquece os passes comvinados, onde o Metro também perde, como não explica porque PSD e CDS votaram, há um mês, contra o projecto de resolução do PCP que se propunha corrigir esta situação. Nem retira nenhuma ilações. E lembramos que a dimensão deste roubo equivale a um desvio de mais de 15% da receita operacional do Metro para as operadoras privadas!

3 – A situação financeira da Metro do Porto, empresa pública onde a exploração já está privatizada

Sendo o modelo deste Governo - e das troikas da nossa desgraça – a concessão da exploração das empresas públicas de transportes aos grupos capitalistas, é particularmente importante conhecer a realidade de uma empresa onde essa actividade está concessionada aos privados desde o início da exploração – a Metro do Porto.

Assim, a Metro do Porto, empresa pública concessionária do Metro do Porto, tem a seu cargo a construção e manutenção da infraestruturas, bem como a aquisição e manutenção do material circulante, estando a exploração comercial entregue a grupos privados, primeiro à Normetro (do grupo Transdev) e agora à Prometro (do grupo Barraqueiro).

Repete-se aqui o padrão de desorçamentação do investimento, o que obrigou a empresa a um brutal endividamento:

Total do Investimento realizado na Construção do Metro do Porto entre 94 e 2010	2527,0 M€	100%
Total das Verbas recebidas do PIDDAC (Orçamento de Estado) entre 94 e 2010	151,8 M€	6%
Total das Verbas recebidas da UE (Feder, Fundo Coesão, QREN) entre 94 e 2010	424,9 M€	17%
Sub-financiamento do Investimento	1950,3 M€	77%

O Estado Português (ou melhor, os Governo e os partidos que na Assembleia da República aprovaram os Orçamentos, PS, PSD e CDS) mandou executar obras para as quais orçamentou 6% do valor, apenas garantiu 16,7% em fundos comunitários e passou todo o restante para o endividamento das empresas públicas, neste caso, da Metro do Porto.

Mas como dissemos, neste caso, a exploração comercial está concessionada a privados. De acordo com a lógica deste PET, teríamos o problema resolvido! Mas essa concessão só agravou os resultados da empresa pública. Vejamos o resumo dos resultados da Exploração Comercial para a Empresa desde que esta abriu:

Vendas e Prestação de Serviços – O que a Metro do Porto recebeu dos utentes	160 M€
Verbas Recebidas do Estado em Indemizações compensatórias	55 M€
Rendas pagas pelo aluguer do material circulante	-80 M€
Pagamentos efectuados às Concessionárias Privadas	-365 M€
Resultado da Exploração Comercial para a Metro do Porto	-230 M€

Como se pode ver, este é um negócio todo feito à imagem do concessionário privado. A Empresa Pública paga as obras, aluga o material circulante, paga a manutenção e ainda paga à concessionária mais do que recebe dos bilhetes. Com este criminoso modelo, que outra coisa seria de esperar que prejuízos para o Estado e lucros para os capitalistas? Vejamos, ano a ano, como se repartiu a distribuição entre o que a Metro do Porto tinha de pagar à concessionária e o que de facto recebia dos utentes:

	(M€)					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
O que a Metro do Porto recebeu dos utentes	10,33	21,26	26,68	29,42	30,07	31,14
O que a Metro do Porto pagou ao concessionário privado	24,42	44,25	49,67	48,89	50,26	41,73
Saldo	-14,1	-22,98	-22,99	-19,47	-20,19	-10,59

É assim que se entende o total de endividamento da Metro do Porto:

Endividamento para Obras	1770 M€
Endividamento pelos resultados negativos da exploração comercial	250 M€
Endividamento para cobrir encargos com a dívida	365 M€
Endividamento para cobrir custos com o pessoal	65 M€
Total do Endividamento	2450 M€

Destacando-se deste resumo ainda uma nova realidade: a Metro do Porto gastou em despesas com os seus trabalhadores, desde a sua fundação, apenas 65 milhões de Euros, já que funciona com um quadro muito reduzido, pois os contratos com os trabalhadores dos sectores operacionais são da responsabilidade da subconcessionária privada. Mas tal não a impede de ter a pior situação financeira do sector empresarial do Estado, assim desmentindo as teses das troikas que tentam colocar sobre os trabalhadores a responsabilidade de um problema que as troikas criaram e vão agravar.

Porque a situação financeira da Metro do Porto só tende a agravar-se. É que os encargos com juros e amortizações, sendo já enormes, vão crescer no futuro próximo, com o fim dos períodos de carência dos empréstimos do BEI e com o avolumar da dívida. Assim, em 2010, a Metro do Porto já pagou 88,7 Milhões de Euros de Juros, face a 6,16 Milhões em salários e 122 Milhões de Investimento, tendo agravado o seu passivo em perto de 300 Milhões de Euros. Um descalabro financeiro para o Estado, numa empresa com a exploração comercial privatizada desde a sua origem. Investimentos públicos para lucros privados são o problema, não a solução!

4. Os Salários e Direitos dos Trabalhadores nada têm a ver com a dívida das empresas

Quem analisar a realidade das empresas públicas com base nas atoardas publicadas, depressa chegará à conclusão (induzida) que essa situação financeira se deve aos exorbitantes custos da força de trabalho nestas empresas e as imensas regalias de que usufruem os seus trabalhadores. Tudo o atrás exposto já demonstra a falsidade desta campanha. Aliás, basta a comparação entre os custos de trabalho destas empresas e os juros pagos à banca para se perceber que também nas empresas públicas é a banca quem as parasita.

Empresa	Total em Salários Pagos no ano	Total de Juros e similares pagos no ano
Metro (2009)	73 M€	101 M€
Refer (2010)	95,3 M€	140,9 M€
Metro do Porto (2010)	6,16 M€	88,7 M€
CP (2010)	122 M€	160 M€
Carris (2010)	83 M€	30 M€
STCP (2010)	39,9 M€	28,3 M€
Transtejo (2009)	7,2 M€	4 M€
Total da Amostra	426,56 M€	552,9 M€

Aliás, e ao contrário do que têm afirmado os sucessivos Governos, é crescente a produtividade dos trabalhadores das Empresas Públicas, que apesar de verem os seus salários e direitos sucessivamente atacados, têm assegurado níveis cada vez superiores de satisfação dos utentes. Um exemplo disto mesmo é o caso do Metropolitano de Lisboa, onde em 1997 havia 77 trabalhadores por cada quilómetro de linha em funcionamento e hoje existem apenas 41, e onde em 1997 cada trabalhador do Metro equivalia a 76 000 passageiros transportados, e hoje equivale a 108 000!

Um outro dado que nunca ouvimos os governos utilizarem é que só as receitas que o Estado arrecada, directamente, dos trabalhadores das empresas públicas, são superiores às despesas que tem com elas. O quadro anexo, mesmo não contabilizando o IVA e o Imposto sobre a energia, é exemplificativo de como as contribuições directas dos trabalhadores para o Orçamento de Estado, seja via pagamentos obrigatórios à Segurança Social, seja via pagamento de IRS, são superiores ao que o Estado comparticipa nas despesas das empresas públicas de transportes:

Empresa	Ind. Comp.	PIDDAC	SSocial	IRS
CP (2010)	35 M€	0	20 M€	13 M€
Metro (2010)	26 M€	3,5 M€	13 M€	9,5 M€
Refer (2010)	43 M€	7,2 M€	15,2 M€	10,5 M€ (*)
Emef (2010)	0	0	6,2 M€	4,0 M€(*)
Grupo TAP (2010)	6,8 M€	0	110 M€	70 M€
NAV (2009)	0	0	30 M€	24 M€
SATA (2010)	17,8 M€	0	12 M€	6 M€
Grupo ANA	0	4,2 M€	16,6 M€	13,5 M€ (*)
Carris (2010)	50,8 M€	0	13,8 M€	8,5 M€ (*)
STCP (2010)	18,9 M€	0	7,2 M€	4 M€ (*)
Transtejo (2009)	11,3 M€	5 M€	2,2 M€	1,4 M€
Total da Amostra	209,6 M€	19,9 M€	246,2 M€	164,4 M€

(*) estimativa

5. As falsas soluções do PET e as verdadeiras soluções a construir

O Governo propõe-se resolver o problema da dívida com um simples truque de ilusionismo: manter a dívida nas empresas públicas, transferindo-as de umas para as outras, do Metro de Lisboa e Porto para a Refer, e as restantes para as novas empresas públicas (ETL e ETP). E entregar aos privados a concessão da exploração comercial limpa dos passivos.

Logo em Agosto, ainda antes deste PET, já os Sindicatos avisavam: *«Mas a dívida, que diz o Ministério ser a justificação para este processo de privatizações, ficaria aonde depois das privatizações? No privado é que não, claro! Ficaria nas partes das empresas públicas que não forem privatizadas, ou seria assumida directamente pelo Estado. Ficaria onde sempre esteve: no Estado! E os juros brutais que estão a ser pagos? Continuariam a ser pagos pelo Estado. E os investimentos futuros? Continuariam a ser pagos pelo Estado! Porque as privatizações não resolvem o problema da dívida, antes pelo contrário, pois a rentabilidade dos investimentos realizados será entregue aos capitalistas. Ou seja, estamos perante o prosseguir do saque!»*

Como já acontece hoje com a Fertágus, a ViaPorto e a MTS, as privatizações transfeririam a exploração dos serviços de transporte em condições de gerar lucros para o controlo do grande capital, mas manteriam a dívida no sector público. Ficando o Estado ainda em piores condições para amortizar a dívida, ao transferir as receitas geradas pelo investimento público, acrescidas de indemnizações compensatórias leoninas, para os lucros do sector privado. Agravando ainda todos os problemas estruturais da nossa economia, ao subordinar um sector estratégico para toda a economia à busca de lucros de um grupo económico, com os impactos negativos a fazerem-se sentir a montante e juzante do sector. E quando os capitais das empresas privadas são estrangeiros – e são-no tendencialmente em todas – a exportação desses lucros agrava ainda mais as consequências negativas para o país.

No que respeita à dívida, do mesmo documento da FECTRANS, já em Agosto podíamos ler «*A dívida das Empresas Públicas foi criada intencionalmente pelos sucessivos Governos. Cabe ao Governo sanear financeiramente as empresas públicas em vez de gastar dezenas de milhares de milhões de euros a sanear bancos privados!*»

Ou seja, o que é preciso é levar a análise sobre a origem da dívida às suas últimas conclusões: se esta foi artificialmente criada pelo Orçamento de Estado, deve ser este a reabsorver a dívida, a sanear as empresas, e a definir os montantes das indemnizações compensatórias a serem pagas. Dirão alguns: mas isso fará aumentar o valor do défice das contas públicas. Respondemos a essa questão recordando que estas dívidas já estão no défice, só que artificialmente contabilizadas nos Orçamentos das Empresas Públicas. E, em termos reais, sempre estiveram, mesmo antes da UE as ter passado a contabilizar oficialmente. Ao contrário da imagem que tem sido construída, o que é preciso é erradicar os capitalistas do sector dos transportes. Os capitalistas, tendo como homens de mãos os membros do Governo ou explorando empresas, são como sanguessugas do Orçamento de Estado e das empresas públicas. Com mais privatizações isso só tenderá a piorar. O que é preciso é LIBERTAR AS EMPRESAS, O ESTADO E O PAÍS desta praga.

CONCLUINDO:

A. A dimensão da dívida das empresas públicas de transportes não é o resultado inevitável de uma gestão pública, mas antes reflecte: a opção de desorçamentar milhares de milhões de euros de investimento público, passando-os para o passivo das empresas públicas; a opção de subfinanciar os défices de exploração das empresas públicas; a opção de recorrer a novo endividamento para pagar os encargos da dívida.

B. É a Dívida pública que está - e irá – suportar as lucrativas concessões privadas: porque o investimento que permitiu concessionar a exploração está todo contido na dívida pública (empresas ou Estado) ou será todo transferido para lá; porque o Estado assume – na prática - o défice de exploração das privadas, o que não faz com nenhuma empresa pública, e coloca as empresas públicas a assumir encargos para viabilizar as concessões.

C. A formação desta dívida teve dois grandes beneficiários, e a privatização serve os mesmos interesses – de classe: do sector financeiro, que recebe anualmente centenas de milhões de euros de juros de empréstimos avalizados pelo Estado; do capital interessado na apropriação deste sector estratégico, que viu o Estado assumir os investimentos sem os quais a exploração privada não seria rentável;

D. Esta dívida, e as opções que a criaram, tem responsáveis políticos, os partidos que há 35 anos vão rodando nos Governos, e nas Administrações das Empresas Públicas e Privadas: PS, PSD e CDS.

E. As privatizações não resolverão o problema da dívida, pois esta não se esfumará no ar nem será privatizada, mas colocarão as futuras gerações com ainda maiores problemas em resolver este e outros problemas gerados pela política de reconstrução do capitalismo monopolista.

6. Nota Final

Além da desorçamentação, do subfinanciamento e do serviço da dívida, existem outras razões que justifiquem a realidade financeira destas empresas?

É evidente que sendo estas as questões que estruturaram a realidade financeira destas empresas, existem um vasto conjunto de outras razões, ligadas às opções de gestão, que contribuem para agravar a situação. Mas não serão aqui tratadas em pormenor porque não desempenham o papel central (consultorias externas de milhões de euros; realização de despesas de milhões encomendadas pelos governos mas sem reais contrapartidas; compras e despesas injustificadas; derrapagem de obras a favor dos amigos de sempre; ausência de investimento reprodutivo; regalias e salários luxuosos das administrações e direcções; gastos em propaganda governamental; a decisão de comprar a VEM no caso da TAP; as opções impostas pelo poder político às empresas, como a prioridade do Metro à Expo em 1998 em vez de zona ocidental, como a exclusão de Sacavém e Portela do percurso até ao Aeroporto; etc.). Mas são – no seu conjunto – uma parte importante do problema.

Da mesma forma, os modelos de gestão implementados nos últimos 30 anos, orientados para preparar estas empresas para a sua privatização, também contribuíram para esta realidade financeira, bem como o afastamento crescente dos trabalhadores do controlo de gestão efectivo, com a falta de transparência na gestão que isto provocou.

Mas todas estas razões traduzem a mesma realidade. A responsabilidade dos sucessivos governos e conselhos de administração, a responsabilidade das políticas de direita orientadas para a reconstrução do capitalismo monopolista, e não dos trabalhadores ou do carácter público destas Empresas. Também para estas questões a solução não é a privatização, mas sim um sector público gerido por um poder político ao serviço dos trabalhadores e do povo.

III

Um Plano de Privatizações defendido com muita demagogia

A questão da dívida das empresas não é, e não pode ser vista, como a questão central da avaliação das políticas a desenvolver no quadro da rede de transportes. Seria como avaliar uma política olhando apenas para os seus custos, sem atentar nos ganhos. Os investimentos neste sector estratégico têm reflexos em toda a economia nacional e na qualidade de vida das populações, que são o critério determinante para avaliar da importância dos investimentos realizados. A necessidade de se abordar com este detalhe a questão da dívida das empresas prende-se, antes de mais, com o facto da questão estar a ser utilizada como factor de promoção da privatização das empresas, quando de facto é mais uma razão para a ruptura com as políticas em curso.

É que os transportes são um sector estratégico da nossa economia (de qualquer economia). Mercantilizá-lo e subordiná-lo à busca de lucros dos detentores do seu capital equivale a um suicídio colectivo. O facto de a UE estar a impor este caminho a Portugal faz parte dos problemas de fundo do país, e resulta dos interesses do grande capital monopolista europeu, como demonstraremos.

Acreditamos ter feito a demonstração de que as privatizações não resolvem o problema da dívida das empresas públicas, nem o Governo a tal se propõe.

Mas também não é a eficiência das empresas privadas que leva o Governo a afirmar no PET: *«O Estado deverá assim transferir para a iniciativa privada a prestação dos serviços de transportes em que aquela se revele mais competente para assegurar, contribuindo de igual forma para a sustentabilidade e o eficiente funcionamento da economia, potenciando o desenvolvimento do tecido empresarial em Portugal, a criação de novas empresas, a promoção da inovação e a criação de emprego.»*

Usando os casos da Fertagus, da MTS e da exploração comercial do Metro do Porto, acreditamos ter já demonstrado que essa eficiência não é mais que um mito.

Mas as três restantes “vantagens” são, no mínimo, hilariantes. Ficam bem na fraseologia neoliberal, mas só se sustentam nos debates monoideológicos que se travam nas televisões, pois não resistem ao confronto com a realidade.

Como se pode falar em desenvolver o tecido empresarial português entregando as empresas hoje existentes às multinacionais?

Como se pode falar em promover a inovação, omitindo que esse papel tem sido desempenhado até hoje pelas empresas públicas?

Como se pode falar em criação de Emprego quando é o próprio Ministro que assume a realização de centenas de despedimentos?

O PET não é mais que um panfleto que procura vender a ideia das privatizações, e concretizar as medidas que os grandes grupos económicos consideram necessárias para poderem maximizar lucros na exploração destas empresas.

Aliás, o próprio PET assume esse objectivo, ao definir duas fases de trabalho para as empresas públicas de transportes de passageiros. A primeira, destinada a reestruturar as empresas, criando as condições para a segunda fase, a entrega ao grande capital da operação e exploração dos serviços de transporte público de passageiros. Mais uma vez, deixando para o Estado todo o custo das medidas necessárias a que o capital possa depois ir buscar as taxas de lucro que necessita.

Só omite que estamos já na fase 0, pois o processo de preparação das privatizações vem de há muito, estando mesmo na origem da actual situação financeira e económica das empresas. Foi com o objectivo das privatizações que se fragmentou a CP em múltiplas empresas e unidades de negócio, foi com o objectivo da privatização que se deixou crescer a

dívida das empresas públicas, foi para favorecer o que se ia privatizando que se penalizaram as empresas públicas e se fez recuar a intermodalidade dos títulos de transporte, foi com o objectivo da privatização que se aprovaram todas as directivas europeias para o sector, etc., etc., etc.

A este propósito, recordamos aqui alguns parágrafos das conclusões do Encontro Nacional do PCP do Sector Ferroviário (Lisboa 28/5/2005):

«O sector ferroviário, num processo claro e objectivo de privatização das suas partes rentáveis e apetecíveis para o grande capital, que se vem concretizando através de desmembramentos sucessivos da CP – Caminhos de Ferro Portugueses, EP, levados a cabo por governos do PS, PSD e CDS/PP (...).»

«Passou-se assim, de uma empresa pública, a CP, com um Conselho de Gerência, a 17 empresas e um Instituto, o Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF), com outras tantas administrações, totalizando cerca de 50 administradores, isto é, cerca de 10 vezes mais.»

«A rede ferroviária nacional, que vem sendo sucessivamente reduzida, através do fecho de linhas, troços de linha e estações, passou de 3616 Km aos actuais 2791 Km. (...) No que se refere aos trabalhadores ferroviários, passou-se dos 27000 que existiam em 1976 a cerca de 13000, na totalidade do sector, em finais de 2004.»

«A União Europeia pretende cada vez mais proporcionar que empresas de um país possam concorrer a concessões de serviço público de outro país. É um processo para permitir que os interesses transnacionais, que comandam a política comunitária, se instalem onde pretenderem, onde lhes der mais lucro. »

Só quem não tem, nem quer ter, memória é que vê este PET como algo novo. Ele é a continuação do caminho de desastre nacional, também para o sector dos transportes. Sempre conduzido por PS, PSD e CDS, sempre conduzido rumo à privatização, com os custos que o país está a suportar.

1 – PET - Primeira Fase – Preparar as Privatizações

São quatro os verdadeiros eixos apontados pelo PET para a preparação das privatizações:

A. Manutenção da Dívida nas Empresas Públicas, bem como do investimento futuro em ILD's

B. Redução da Oferta de Transportes

C. Incremento da Exploração dos trabalhadores

C.1 Despedimentos em Massa no Sector

C.2. Redução dos Salários dos Trabalhadores das Empresas

C.3. Destruição da Contratação Colectiva

D. Aumento de Custos para os Utentes

Perguntarão alguns porque não colocamos nestes eixos a tão propalada fusão de empresas. Não o fazemos porque essa fusão não é mais que um mecanismo para conseguir aqueles objectivos estratégicos. Importa aliás ter presente que a fragmentação da CP (CP, CP Carga, Refer, EMEF, Fergráfica, Tex, etc.), a pulverização da Rodoviária Nacional, a separação da SPDH da TAP, por exemplo, ocorreram no processo de preparação das privatizações, e pela mão dos mesmos que agora falam em fusões. Da mesma forma, recordamos que o objectivo de uma maior intermodalidade tem sido sempre defendido pelo PCP, e que foram os que agora querem estas fusões que a foram impedindo, quer sabotando o papel das Autoridades Metropolitanas de Transportes, quer menorizando os títulos de transportes intermodais.

O anúncio da fusão do Metro com a Carris, da Transtejo com a Soflusa, dos STCP com o Metro do Porto, que o governo apresenta como uma racionalização de custos, destina-se a permitir liquidar sectores destas mesmas visando a sua privatização, a suprimir serviços e a atacar direitos dos trabalhadores.

Com as 4 linhas atrás apontadas, que efectivamente estruturam o PET para as empresas de transporte de passageiros, estão a ser criadas magníficas oportunidades de negócio para os capitalistas, neste caso, para as multinacionais alemãs e francesas. Mas para criar estas oportunidades de negócio, o governo vai penalizar brutalmente o povo português: Despedimentos e redução de salários de milhares de trabalhadores; Aumento brutal de custos para os utentes; Aumento dos tempos de deslocação; agravamento da carga fiscal com a criação de novas receitas em forma de impostos. Todas estas consequências afectam directamente o povo português, tem efeitos recessivos sobre a economia e não poupam um cêntimo ao Orçamento de Estado (porque a dívida e o investimento nele se mantém, porque a recessão afecta também o OE, porque os capitalistas irão ganhar ainda mais milhões do tem acontecido até aqui).

Com estas medidas, e o pagamento de indemnizações compensatórias como já hoje praticam com os privados, todas as empresas públicas de transportes de passageiros passariam a ter saldos positivos – condição necessária à privatização. Mas com custos desastrosos para as restantes empresas públicas, para o Orçamento de Estado, para economia nacional, para os utentes e para os trabalhadores. Aliás, e não por acaso, estas medidas previstas no PET são essencialmente o reivindicado pelas multinacionais (bastaria ir lendo nos jornais aquilo que alguns dos principais responsáveis dos grupos Barraqueiro/Arriva/DB e Transdev reclamaram, para antecipar aquilo que o governo acabou por anunciar).

A. Manutenção da Dívida nas Empresas Públicas, bem como do investimento futuro em ILD's

O PET assume que «O investimento necessário à construção de infra-estruturas de transporte, enquanto bens e activos do domínio público, é uma responsabilidade do Estado, como consta da própria Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres. Não obstante, nas últimas décadas, as empresas do Sector Empresarial do Estado dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária têm assumido o ónus de suportar nos seus balanços – através de emissão de dívida – os

encargos decorrentes daquele investimento, por conta do Estado.» Mas dessa realidade não retira qualquer consequência lógica. Limita-se a assumir o compromisso de não repetir a brincadeira (mas propõe-se repeti-la). Mas não apresenta qualquer solução que não seja a manutenção dessas dívidas nas empresas públicas, limitando-se a um vago e perigoso «O Governo está a estudar um conjunto de soluções para melhorar a gestão do stock de dívida actualmente a cargo do Sector Empresarial do Estado de transportes públicos terrestres e da infra-estrutura ferroviária e dos encargos financeiros decorrentes.»

Depois de apertado no Parlamento, o Ministro lá foi dando a ideia de que pretende transferir para a REFER as infraestruturas do Metro de Lisboa e do Porto (e a respectiva dívida) – uma medida cuja única lógica é a limpeza de passivo e de responsabilidades futuras destas duas empresas a entregar às multinacionais.

B. Redução da Oferta de Transportes

Há anos que o PCP afirma a necessidade de uma visão intermodal dos transportes. Agora, que o Governo prepara a entrega aos privados do sector de transportes, descubrem a validade desta posição. Diz o PET: «*Os sistemas de transporte eficientes devem adoptar uma visão sistémica e intermodal, em detrimento de uma lógica modal, evitando competição entre modos, geradora de desperdícios de recursos públicos.*» Mas esta visão intermodal só é válida, na óptica do PET, como justificação para entregar todo o sistema a um único capitalista, pois como é público, preparam-se para liquidar de vez o passe intermodal. Uma posição hipócrita conforme com o facto de terem sido o PS, o PSD e o CDS quem fragmentou o sistema de transportes públicos, dividiu a CP em múltiplas empresas, pulverizou a Rodoviária, promoveu a aniquilação do passe intermodal para promover os passes combinados que beneficiavam os operadores privados, impediu sempre que as Autoridades Metropolitanas assumissem o seu papel.

No PET o governo revela uma demagógica obsessão com a taxa de ocupação dos transportes (ver Anexo 4), procurando, uma vez mais, fazer demagogia com algo sério. E assume que deseja implementar nas actuais empresas públicas o modelo de rentabilização da oferta que os grupos monopolistas já concretizaram no sector rodoviário, montando um sistema de transportes que só funciona minimamente nos horas de ponta.

Apesar de não se conhecer as propostas concretas, são diversas as frases do PET que não deixam dúvidas da hecatombe que se prepara: «*adequando a oferta, nos segmentos e períodos de baixa procura*», «*Não concorrência entre operadores nas ligações suburbanas*», «*Complementaridade entre Metro de Lisboa, CARRIS e outros operadores*», «*Aumento de velocidade comercial*», redução do ferroviário a «*Transporte de grandes volumes de passageiros, Transporte a médias/longas distâncias, entre centros urbanos com massa crítica suficiente*». No concreto, como veremos quando as propostas dos grupos económicos forem tornadas públicas pelo Governo, estamos perante a brutal redução da oferta na Carris e nos STCP, a redução da oferta no Metro e Suburbanos da CP fora das horas de ponta, a liquidação da generalidade do serviço regional da CP e a transferência de serviços assegurados hoje por estas empresas para os actuais operadores privados.

O facto de o Governo ter encomendado ao Metropolitano de Lisboa a realização de um estudo com vista ao encerramento da circulação às 23h00, e do encerramento às 21h00 das Estações entre o Colégio Militar e Sete Rios e entre o Campo Grande e o Lumiar é exemplificativo do caminho que pretende seguir.

C. Incremento da Exploração dos trabalhadores

C.1 Despedimentos em Massa no Sector

Num capítulo com o título de “*Redução de Quadros de Efectivos*” aponta o PET: «*É comumente reconhecido que os actuais quadros de pessoal das empresas do Sector Empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infraestrutura ferroviária se encontram sobredimensionados*». Comumente? O único sobredimensionamento que o PCP reconhece é no número de boys and girls que PS, PSD e CDS foram colocando nestas empresas. Nos sectores operacionais, o que existe na generalidade delas é uma gritante falta de pessoal. Recordamos, a profunda perturbação na oferta da CP quando no início deste ano houve greve às horas extraordinárias, tendo a Administração chegado ao ridículo de tentar a imposição de serviços mínimos. Aponta ainda o PET que, graças à redução da oferta e à destruição dos AE's «*serão implementados planos que conduzam à redução dos quadros de efectivos*», terminando com uma ameaça «*Apenas a existência de empresas viáveis permitirá preservar os muitos postos de trabalho que, em consequência da continuação ou agravamento dos actuais desequilíbrios financeiros do sector, seriam inevitavelmente destruídos.*»

Estas medidas economicistas vão ainda aumentar – e muito – o risco em termos de segurança. Se no Governo anterior, por decreto, já se alterou o tempo de revisão do material circulante, agora pretende-se também por decreto alterar a tonelagem da resistência dos engates, os tempos de revisão do equipamento mecânico e electrónico das estações, e da verificação do estado dos viadutos, túneis. Mas também a redução de pessoal na operação, uma das razões que apresentam para aniquilar os AE's em vigor, fazem crescer não só a exploração dos trabalhadores mas igualmente o risco em termos de segurança – é o caso da realização de comboios de mercadorias só com o maquinista, é o caso da retirada de pessoal da empresa das estações de metro, é o caso da redução de pessoal nas manobras, etc.

Não há duas leituras: o governo pretende realizar despedimentos em massa, com os encargos a serem suportados pelo Estado, para depois entregar as empresas em melhores condições de serem exploradas. Recordamos a este propósito o que está a acontecer com a SPDH, onde o governo ameaça com o encerramento da empresa se os trabalhadores não aceitarem o congelamento salarial e o AE que a multinacional quer impor (com menos direitos que o Código de Trabalho) para aceitar receber de borla a empresa.

C.2. Redução dos Salários dos Trabalhadores das Empresas

A par dos despedimentos, é evidente o desejo de redução dos salários dos trabalhadores das empresas públicas. Não porque estes salários sejam incomportáveis, apesar de serem, em alguns casos, superiores à média nacional. Como já demonstrámos, os salários estão longe de ser um problema nas empresas públicas, e são inferiores ao que estas pagam em juros.

Só que o nivelamento por baixo dos salários é uma das formas clássicas de aumentar os lucros dos capitalistas. Cada milhão de euros que o Governo consiga agora reduzir na massa salarial destas empresas é um milhão de euros a mais nos lucros dos capitalistas que ficarão com as concessões. As medidas de redução da massa salarial que o Governo pretende implementar no sector dos transportes virão essencialmente por três vias: prosseguimento do congelamento salarial e dos cortes de salários do OE 2011; novos cortes por via de novos ataques à contratação colectiva; as medidas de redução geral de salários (corte do subsídio de natal e férias, etc).

C.3. Destruição da Contratação Colectiva

Expondo toda a sua concepção de classe, o PET fala da *«libertação dos actuais Acordos de Empresa»*, colocando a tónica na necessidade de conseguir *«ganhos na organização do tempo de trabalho»*.

Sobre esta matéria três notas.

A primeira para voltar a sublinhar a diferença de postura face aos contratos assinados com os capitalistas ou com os trabalhadores. Os primeiros, face à impossibilidade de negar os prejuízos de muitos milhões de euros, são para renegociar, os segundos, face à mera repetição de um preconceito, são para o Estado se libertar deles.

A segunda, para apontar esta preocupação com a organização dos tempos de trabalho, que visa antes mais conseguir mais trabalho e mais tempo de trabalho com menos salário, com medidas como os intervalos de 5 horas para almoçar, como a contagem do tempo de trabalho de condução apenas nos períodos de condução efectiva, etc. É que a extensão da jornada de trabalho (que é o que estas medidas visam) é o segundo mecanismo para aumento dos lucros do capital, como Marx apontou há 160 anos, e o Governo agora vem confirmar.

A terceira para reforçar o atrás colocado. A revisão dos AE's surge também como uma necessidade para reduzir as margens de segurança na operação, para reduzir a massa salarial e para tentar liquidar a democracia interna nas empresas e as organizações representativas dos trabalhadores.

D. Aumento de Custos para os Utentes

O aumento permanente dos preços aos utentes tem sido uma das características da política de preparação das privatizações. Os preços têm tido nos últimos anos, actualizações muito superiores à inflação. Para ser mais exacto, os preços dos transportes aumentaram em média o triplo da taxa de inflação. Só entre 2004 e 2011, o bilhete de Metro de 1 zona passou de 0,65 para 1,05 €, um aumento de 61%, e o L1 passou de 31 para 46,40 €, um aumento de 49%. Enquanto a taxa de inflação foi de 17%! Sem esquecer que os salários nem sequer têm aumentado ao nível da inflação...

Nesta matéria, o PET é claro – mais aumentos de preços, à semelhança do verificado em Agosto deste ano – mas depois revela toda a sua desonestidade quando apresenta como linha de propaganda o seguinte: *«O objectivo do Governo é que o tarifário em vigor no Sector Empresarial do Estado na área dos transportes públicos terrestres e da infra-estrutura-ferroviária venha a convergir, no final da implementação do Programa de Equilíbrio Operacional, com os tarifários médios em vigor na União Europeia, ajustados à paridade do poder de compra portugueses.»* É que os transportes públicos em Portugal são já dos mais caros da Europa, na sequência dos últimos anos de brutal agravamento. À laia de exemplo, a tarifa do metro de Paris é de 1,70€ e o salário mínimo em França é superior a 2000 euros!

Um aumento de custos que se fará sentir quer no aumento de cada título de transportes, quer através das alterações de tarifário que estão a ser cozinhadas. O PET afirma que estas medidas estão a ser articuladas com a AMTL, mas na realidade, o Ministério criou um grupo de trabalho coordenado pelo próprio Ministério, através de um homem ligado aos grupos económicos que parasitam o sector, e onde incluiu a participação directa de representantes das empresas privadas para definir o modelo de tarifas das públicas!

2 – Segunda Fase – Entregar aos capitalistas, em concessão, a exploração comercial dos transportes públicos de passageiros

Disfarçando de conclusão de um Estudo uma errada permissa ideológica *«a experiência das últimas décadas mostra que os níveis de eficiência com que [o SEE] o faz se encontram abaixo do resto das empresas, resultando em desperdícios de recursos para a sociedade»* o PET avança com a “necessidade” de entregar estas empresas à exploração capitalista usando o nome mais agradável de “abertura à iniciativa privada”.

No concreto, o PET pouco avança ainda, mas deixa já três ideias:

- *«As Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e Porto passarão a assumir o papel para o qual foram originalmente criadas, de coordenação dos transportes das respectivas Áreas Metropolitanas.»*

Mas porquê assumir esse papel só após a privatização? É que as AMT têm sido sabotadas pelos próprios Governos, e agora querem que acreditemos que depois da privatização passarão a ter o papel que deveriam?

- *«Serão criadas concessões urbanas de Lisboa e Porto, atribuindo ao concessionário a gestão integrada das respectivas redes de metro, autocarros, eléctricos e ascensores.»*

- *«Serão criadas concessões suburbanas que incluirão a gestão de linhas ferroviárias suburbanas nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, de forma articulada com o transporte público fluvial e o transporte público rodoviário de passageiros ao longo dos eixos servidos por aquelas linhas, oferecendo aos passageiros um transporte integrado entre todos os modos de transporte.»*

O que o PET não diz, mas é evidente, é que neste momento ocorrem negociações com a Barraqueiro/DB e a Transdev para tratar de dividir o bolo entre estes dois grupos monopolistas – é ao que chamam promoção da concorrência.

IV - PET: Um Plano de Privatizações, que abdica da soberania nacional, submetido ao grande capital monopolista e à sua troika

Com esta política o Governo prossegue o caminho da abdicação da soberania nacional. Desde logo: ao reafirmar a intenção de privatizar a TAP, apesar de reconhecer como estratégico o seu papel ímpar na economia nacional, mas escondendo que este não se defende com declarações de intenção mas com a sua propriedade pública, e que a privatização da TAP coloca em causa os 1,7 mil milhões de euros de exportações em serviços que a transformaram no maior exportador nacional; ao reafirmar a intenção de privatizar a CP Carga, que será absorvida pela multinacional alemã que está tomar o sector na Europa; pela inevitável consequência da crescente exportação de lucros com a entrega de empresas estratégicas como o Metro, a Carris, os STCP e o Metro do Porto à exploração das multinacionais; ao apontar um caminho para o Sector Portuário onde as belas declarações patrioteiras marcham ao lado da submissão estratégica aos interesses das multinacionais.

É o prosseguir do processo iniciado com a entrada de Portugal na União Europeia, que nos levou à situação económica e financeira actual, e onde o memorando entre as troikas aparece como a garantia de prosseguimento desse caminho de desastre nacional. O PET, ao assumir como prioridade o cumprimento das imposições da troika estrangeira, revela logo de partida não se tratar de nenhum plano de transportes, muito menos nacional.

Ao longo deste processo, os objectivos do grande capital europeu têm sido lineares: O desenvolvimento e controlo de sectores estratégico para as economias centrais (por exemplo, o transporte ferroviário de mercadorias e o transporte e controlo aéreo); A colonização dos mercados de serviços associados ao transporte; A monopolização da concepção e produção de equipamentos de alto valor acrescentado; A intensificação da exploração da força de trabalho no sector à escala europeia.

Este processo já está a ter pesadas consequências para Portugal, que se agravariam brutalmente se o “pacto” de agressão fosse aplicado. Por exemplo, **no que respeita ao défice externo**, reduzir-se-iam as exportações (só o sector aéreo é hoje directamente responsável por 1,7 mil milhões de euros de vendas ao/no estrangeiro), aumentariam as exportações de lucros e mais-valias (já hoje uma realidade pesada fruto das anteriores privatizações) e tornar-se-ia absoluta a dependência externa da importações de equipamento. E no que respeita **ao desenvolvimento da economia nacional**, não é difícil perceber as consequências de um sector do turismo dependente da oferta monopolista das multinacionais e sofrendo a sua permanente chantagem, do agravamento da desertificação do interior, de uma rede ferroviária gerida para servir a economia alemã e não para reduzir os custos de produção e circulação em Portugal e a factura energética do país. Mesmo para o **defícite das contas públicas e para o futuro da Segurança Social**, as consequências seriam dramáticas, lembramos que só a TAP mete mais de 100 milhões de euros por ano na Segurança Social e 60 milhões de IRS, sem esquecer o impacto de continuar a pagar os juros da dívida criada às empresas públicas nos últimos 20 anos mas com os resultados financeiros da exploração dos investimentos a serem embolsados pelas multinacionais.

É nesta lógica de abdicação da soberania nacional que se compreende a total ausência de referência à NAV (pois o processo em curso tende à sua liquidação, com a retirada a Portugal do controlo aéreo do atlântico e ibérico), à EMEF (pois o processo em curso é da sua assimilação pela Siemens em parceria com a Mota-Engil), à SPDH e Portway (pois o processo em curso é de liquidação das empresas nacionais de handling pelas multinacionais do sector).

O governo desiste de Portugal. A sua estratégia é dissolver o país ao sabor das exigências dos mercados internacionais esquecendo as necessidades e as potencialidades da produção nacional para responder às necessidades sociais e à correcção das distorções económicas nacionais e regionais. Pelo contrário, abrem-se as vias para o agravamento destas situações. Esta dita estratégia configura uma

situação de tipo colonial em que o território é organizado em função dos interesses colonizadores, neste caso de acordo com os países e transnacionais dominantes, que controlam o essencial das nossas exportações. Não há qualquer estratégia de desenvolvimento nacional, mas apenas sujeitar-se ao comportamento errático dos “mercados”.

A terminar, uma referência ao cinismo com que o Estado trata as Empresas Públicas. Veja-se este excerto «*A CP Carga, apesar de ter sido criada apenas em 2009, apresenta já uma situação de falência técnica, com capitais próprios negativos, decorrente do seu significativo défice operacional.*». Apesar de? Se a CP Carga foi criada em 2009 para ser agora privatizada, como o PCP logo na altura denunciou, e está ser gerida com esse objectivo desde então! Mas da empresa privada que, sem sucesso, opera no mesmo sector em Portugal, a Takargo, o PET nada conhece...

V – Libertar o Sector de Transportes e o Estado dos grupos capitalistas – a verdadeira solução pela qual vale a pena lutar!!

Para o PCP, o país precisa de um Plano Nacional de Transportes, não para destruir as empresas públicas, promover o desemprego e comprometer o desenvolvimento do país e a coesão social, mas para dinamizar a economia, combater os défices estruturais do país – incluindo o energético -, promover a produção nacional, criar emprego com direitos, defender o ambiente e a qualidade de vida das populações, afirmar a soberania nacional.

Mas esse plano, cujas linhas mestras o PCP já avançou, não se materializará enquanto a direcção do Estado estiver entregue a representantes dos grandes grupos económicos nacionais e estrangeiros, enquanto forem os interesses das grandes potências imperialistas (e dos grupos capitalistas portugueses que há sua sombra se alimentam) a determinar as opções de desenvolvimento do nosso país.

O Sector dos Transportes, à semelhança do conjunto da economia nacional, está a ser destruído para servir os interesses do grande capital, com custo enormes e dramáticos para o presente e futuro do nosso povo. O caminho de desastre nacional, a que as opções – de classe – dos sucessivos governos têm conduzido o país só será travado e invertido através da luta dos trabalhadores e do povo português. É nessa luta que o PCP deposita total confiança, é nessa luta que o PCP coloca todas as suas energias, é dessa luta que nascerá a alternativa.

ANEXO 1
O Investimento no Metro de Lisboa, ano a ano

	(M€)							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investimento Realizado pela Empresa na expansão da rede de Metro	168	105	105	55	76	93	158	87
Verbas Recebidas do Orçamento de Estado (PIDDAC)	19,9	14,5	28	5,3	4,9	5	4	3,5
Verbas Recebidas da União Europeia	56,6	7,4	44	9	0	0	0	42,9
Diferença suportada pela empresa recorrendo a empréstimos bancários	91,4	84,1	32,9	39,9	70,6	87,3	153,6	40,8
Juros Pagos no ano	76	70	72,7	65,8	66,3	70	101	88,8
Total do Passivo Remunerado no final do ano	2368	2620	2817	2991	3133	3312	3627	3812
Aumento do Passivo Rm.		252	197	174	142	179	315	185
% Acréscimo ao Passivo Rm devido às despesas de investimento não apoiadas pelo Estado e ao pagamento de juros		60%	53%	61%	96%	88%	83%	70%

Ou seja, enquanto a Empresa Pública Metropolitan de Lisboa realizava 847 Milhões de Euros de investimentos, levava o Metro à Amadora e a Odivelas, ligava o Oriente a São Sebastião, levava o Metro a Santa Apolónia e avançava rumo ao Aeroporto, os Governos e o PS, PSD e CDS na Assembleia da República dotavam-na com 85,1 Milhões de Euros para investimentos, 10,1% do capital necessário! E enquanto praticavam esta política criminosa, apareciam nos jornais e televisões a inaugurar as obras...

ANEXOS 2
O investimento da Refer, ano a ano

(M€)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Investimento Realizado pela Refer em ILD (*)	418	505	702	494	407	266	329	392	293	329
Verbas Recebidas do Orçamento de Estado (PIDDAC)	105	64,7	55	20,6	18	4,5	5	0	10	7,2
Verbas Recebidas da União Europeia (Feder e Fundo Coesão)	125	147	108	75	131	88	136	49	66	81
Diferença suportada pela empresa recorrendo a empréstimos bancários	188	294	539	399	258	174	188	343	217	238
Juros Pagos no ano (até 2005) ou Perdas em Resultado Financeiro (a partir de 2006)	49,1	49,8	47,2	62,2	72,2	98,3	65,7	86,7	134	141
Total da Dívida no final do ano	2024	2530	3026	3530	3975	4466	4601	5114	5539	6025
Acréscimo à dívida	395	506	496	504	445	491	135	513	425	486
% Acréscimo ao Passivo da responsabilidade das despesas de investimento não suportadas pelo Estado e ao pagamento de juros	60%	68%	119 %	92%	74%	55%	187 %	84%	82%	78%

ANEXO 3

Privatização e Concentração no Sector Rodoviário de Passageiros e suas consequências

Recordemos o que aconteceu com a privatização das rodoviárias de passageiros, que foram o primeiro subsector a ser liberalizado em Portugal. No Sector Público ficaram apenas a Carris e os STCP e uns poucos serviços municipalizados. A situação real é que por detrás de uma multidão de siglas, existe uma intensa concentração em três grupos: a TRANSDEV (multinacional francesa); a ARRIVA (inglesa já comprada pela multinacional alemã DB); e a Barraqueiro. A presença de capital da Arriva na Barraqueiro (31,5%) indicia que se caminha já para a simples existência de dois grupos, um ligado ao capital francês, outro ligado ao capital alemão.

Estes grupos começaram agora a passar das Rodoviárias de Passageiros para o Sector Ferroviário Urbano: Metro Sul do Tejo (Barraqueiro); Metro do Porto (foi Transdev, agora é Barraqueiro); Fertágus (Barraqueiro com a Transdev a lutar pela concessão).

Com o grosso dos investimentos a serem sempre suportados pelo Estado, desde as infraestruturas à frota renovada por razões ambientais, com enormes perdas para os utentes e para o país, a destruição da Rodoviária Nacional traduziu-se na concentração monopolista que se descreve.

Barraqueiro – Já com 5300 trabalhadores, e integrando empresas como Rodoviária de Lisboa; a Rodoviária do Tejo; a Barraqueiro Transportes; a Frota Azul; a EVA Transportes; a Rodoviária do Alentejo; a Rede de Expressos; Trevo (Évora); Eva – Transportes; Frota Azul; Translagos; RNE.

Trandev – Operando um total de 1500 autocarros em Portugal, integra empresas como: a Alpendurada; António Cruz e João Dias Neves Lda; a Asdouro – Transportes Rodoviários do Douro; a Auto Mondinense SA; a Auto Viaca Aveirense S.A.; a Auto Viaca Almeida e Filhos S.A.; a Caima S.A.; a Calçada Lda; a Charline Lda; a Minhos Bus Lda; a

Empresa Automobolística de Viação e Turismo; Empresa de Viação Beira Douro Lda.; Empresa de Transportes António Cunha S.A.; Holding Joalto Transdev SGPS; Intercentro – Transportes Internacionais Rodoviários do Centro Lda; Intergaliza – Participações e Transportes Lda.; Internorte Transportes Internacionais Rodoviários do Norte Lda.; Intersul – Transportes Internacionais Rodoviários do Sul Lda.; Joalgest; Joalto Participações SGPS; Joalto Rodoviária das Beiras S.A.; Joaquim Guedes, Filho e Genros Lda.; José Rodrigues Fontes e Lourenço Silva Granja Lda.; Rodoviária d'entre douro e Minho S.A.; S2M S.A.; Soares Oliveira S.A.; Sociedade de Transportes do Caramulo Lda.; Transcovilhã – Empresa de Transportes Urbanos da Covilhã Lda.; Transcovizela, Transportes Públicos S.A.; Transdev Mobilidade S.A. Portugal ; Transdev Participações S.G.P.S; Transdev Portugal; Transportes Lda; Transportes Rodoviários Portugueses do Norte Lda; Unidade Mecânica Joalto Lda; Viúva Carneiro e Filhos Lda.

Arriva - Operando 1550 autocarros com 3100 trabalhadores, incluiu essencialmente a TST (Setúbal)e a Arriva (norte)

Nas consequências, a privatização das rodoviárias de passageiros implicou que a rentabilização dos capitais nelas aplicados (prioridade absoluta dos seus proprietários) se tornou o eixo das decisões da empresa. A redução permanente da oferta menos rentável (horários fora da hora de ponta e fim de semana) e a pulverização do número de títulos de transporte passou a ser a tendência. Com reflexos positivos nas taxas de lucro destas empresas. Mas com prejuízos evidentes para os utentes, que crescentemente vêm o transporte público mais caro e limitado à função de os colocar e trazer do trabalho, que são empurrados para a utilização do transporte individual, e no plano nacional, contribuindo sobremaneira para a desertificação do interior e para a limitação do desenvolvimento de vastas regiões do país. Para melhorar a rentabilização dos capitais de uns quantos, multiplicam-se os prejuízos para a economia nacional (importações desnecessárias de petróleo e automóveis, redução do aparelho produtivo) e ainda se afecta a qualidade de vida das populações.

ANEXO 4

A Taxa de Ocupação dos Transportes

Faz o Governo mais uma grosseira manipulação, quando inunda o PET de quadros sobre a percentagem em que a oferta supera a procura. Novamente, estaríamos perante uma manifesta incompetência, se não fosse claro que o Governo o que faz é pura manipulação, querendo enganar com números desmedidos quem não faz nenhuma ideia de como se calculam estes números. A manipulação começa desde logo quando se começa por falar em "percentagem em que a oferta supera a procura" em vez do mais usual cálculo da taxa de ocupação. Estes valores são proporcionais, como se pode ver no quadro anexo. Mas falar de uma taxa de ocupação de 20% ou de uma oferta superior à procura de 400% tem dramatismos diferentes!

Variação do valor da oferta superior à procura com a taxa de ocupação			
	1	2	3
	taxa de ocupação %	valor da oferta superior à procura (100%- taxa ocup.)	valor da oferta superior à procura em % = (2/1) x 100%
valor da oferta superior à procura em função da taxa de ocupação	10	90	900,00
	15	85	566,67
	20	80	400,00
	25	75	300,00
	30	70	233,33
	40	60	150,00
	50	50	100,00
	60	40	66,67
	70	30	42,86
	80	20	25,00
	90	10	11,11
	100	0	0,00
caso Transtejo	33,33	66,67	200,00
caso RATP	27,6	72,4	262,32
caso ML para 6 pessoas de pé/m²	19,28	80,72	418,67
caso ML para 5 pessoas de pé/m²	21,84	78,16	357,88
caso ML para 4 pessoas de pé/m²	25,21	74,79	296,67

Agora, veja-se como se calcula a taxa de ocupação - dividindo os passageiros/Km pelos lugares/Km produzidos. Para dramatizar ainda mais, decidiu o Governo usar como critério de ocupação ideal a de 6 pessoas por metro quadrado. Bastaria utilizar uma de 4 pessoas por metro quadrado (mais correcto, e valor usado internacionalmente) e os números já seriam completamente diferentes.

Sem estas manipulações, a taxa de ocupação do Metropolitano é de 25,21%. A de Bruxelas é de 22,6% e a de Paris de 27,6%. Nada de anormal, pois.

Mas porque é que estas taxas de ocupação do Metropolitano são tão baixas? Atente-se que para 100%, seria necessário que o metropolitano andasse cheio das 6h00 às 2h00, com 4 passageiros de pé por metro quadrado, nos dois sentidos da linha, desde a primeira estação até à última, entrando em cada uma das intermédias o exacto número dos que saíssem. Ora isso não só não acontece em nenhuma cidade ou metropolitano, como é um completo absurdo. Mesmo que o Metro só funcionasse às horas de ponta, a sua taxa de ocupação seria de cerca de 50% (até porque esta se dá essencialmente num só sentido).

Cálculo da taxa de ocupação de um modo de transporte			
valores do relatório de 2009	1	procura = pass.km (M)	829
	2	passageiros (M)	176,6
	3	percurso médio=1/2 (km)	4,69
	4	oferta = lugares.km (M)	4300
	5	carruagens.km (M)	25,3
	6	taxa de ocupação=(1/4)x100%	19,28
variação da taxa de ocupação com o numero de pessoas de pé/m2	7	capacidade da carruagem com 6 pessoas de pé/m2 + 40 lugares sentados	170
	8	capacidade da carruagem com 5 pessoas de pé/m2 + 40 lugares sentados	150
	9	capacidade da carruagem com 4 pessoas de pé/m2 + 40 lugares sentados	130
	10	lug.km para 6pass/m2 = 7x5 (M)	4301
	11	lug.km para 5pass/m2 = 8x5 (M)	3795
	12	lug.km para 4pass/m2 = 9x5 (M)	3289
	13	taxa de ocupação para 6 pessoas de pé/m2 + 40 lugares sentados=(1/10)x100% (M)	19,28
	14	taxa de ocupação para 5 pessoas de pé/m2 + 40 lugares sentados=(1/11)x100% (M)	21,84453
	15	taxa de ocupação para 4 pessoas de pé/m2 + 40 lugares sentados=(1/12)x100% (M)	25,20523

Para terminar este anexo, sublinhar só que o enfoque dado à relevância das taxas de ocupação é já demonstrativo das intenções manipuladoras. Não só porque esta é perfeitamente aceitável em termos médios, mas principalmente porque o que importa avaliar é os ganhos de eficiência pelo transporte desses passageiros em transporte colectivo. O que implica reflectir que se a taxa crescer 5% pela lado da procura, estando a despesa realizada no essencial, quanto ganharia o país com esse aumento? E como se estimula essa procura? Mas o Governo não quer estudar transportes, quer só produzir propaganda para os entregar às multinacionais.

(os quadros usados neste anexo foram divulgados pela Comissão de Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa, com base num trabalho do Eng. Santos Silva)

Nota Final: Na execução deste Dossier, foi utilizada a versão do PET entregue pelo Governo na Assembleia da República na segunda quinzena de Outubro de 2011. A necessidade deste esclarecimento deve-se ao facto de o Governo ter feito chegar, até antes da entrega oficial do documento, pelo menos duas outras versões diferentes a órgãos de comunicação social, que continuam a circular.