

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 999/XII/3.^a

CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS DE LISBOA (CARRIS E METROPOLITANO DE LISBOA)

Os transportes públicos são um serviço da maior importância social, ambiental, económica e territorial. Devem cumprir um serviço público ao garantir o direito à mobilidade a todas as pessoas. São, ao mesmo tempo, uma opção mais amiga do ambiente ao reduzir a circulação automóvel e a emissão de CO₂. Por outro lado, são fundamentais para garantir a coesão territorial, a aproximação de freguesias e concelhos e populações entre si. Por tudo isto têm uma componente económica e de desenvolvimento que é óbvia.

No caso da Carris de Ferro de Lisboa, S.A (Carris) e da Metropolitano de Lisboa E.P.E (Metropolitano), a importância dos mesmos é evidente. Só a Carris abrange uma população residente de 500 mil pessoas, às quais se acrescem outras 500 mil pessoas que, pendularmente, se deslocam para este concelho. Já o Metro, com as suas 4 linhas, garante uma mobilidade dentro de Lisboa que de outra forma não seria possível, tendo aliviado a pressão automóvel, bem como a qualidade de vida da população residente e da população ativa que diariamente se desloca a Lisboa.

Os serviços públicos de transportes têm estado, no entanto, sob ataque, com particular ênfase nos últimos anos. O aumento tarifário, a degradação do serviço e da oferta e a redução de pessoal são a face desse ataque, com consequências óbvias em primeiro lugar para a população.

A Carris e o Metropolitano não são exceção à regra. Entre 2000 e 2013 registou-se um aumento de 125% no Título Carris, 97% no passe Carris, 85% no passe Carris-Metro de Lisboa, 180% no Título do Metro e 230% no passe do Metro. Já em 2014 registaram-se novos aumentos, alguns bem acima do limite máximo fixado pelo Governo, que era de 1%. Os títulos de transporte mais utilizados na Área Metropolitana de Lisboa, o Navegante Urbano e o Navegante Rede subiram até 5 vezes mais que o estabelecido. Paralelamente a transição para o novo passe Navegante resultou num aumento de 20.7% no preço de alguns passes.

É mais do que evidente que o aumento tarifário, tanto na Carris como no Metropolitano, supera a atualização salarial em Portugal, mais evidente nos últimos anos, nos quais o poder de compra da maioria dos cidadãos regrediu.

Por outro lado, nestes últimos anos a qualidade do serviço foi notoriamente lesada em prejuízo dos utentes, como se prova ao olharmos para a Carris onde, de 2010 a 2013 houve uma redução da frota (-123 veículos) e do número de trabalhadores (-516). No caso do Metropolitano é também evidente este corte operacional, com menos 221 trabalhadores.

O aumento de preços, assim como a degradação do serviço dos transportes de Lisboa, com particular destaque para a Carris e para o Metropolitano, têm sido justificados com a dívida do setor. Esta dívida é recorrentemente apresentada como se fosse o resultado de prejuízos operacionais, causados pela provisão de serviços públicos, a preços demasiado baixos.

Esse pretexto é agora também utilizado para justificar a privatização destes serviços de transporte, ainda que seja uma argumentação falaciosa.

O grosso da dívida das empresas públicas de transportes provém de encargos financeiros. Em 2012, os juros da dívida foram responsáveis por 86.3% dos prejuízos destas empresas. Há mais de uma década que os encargos financeiros superam largamente os prejuízos operacionais, sendo que, na maior parte destas empresas, a taxa de cobertura das despesas operacionais por receitas está muito acima da média europeia e supera já os 100%.

As dívidas das empresas de transporte não têm uma origem operacional, mas sim nas décadas de subfinanciamento público crónico. É sabido que as indemnizações compensatórias, além de erráticas e atrasadas, nunca foram suficientes para cobrir as despesas operacionais e muito menos os investimentos de infraestruturção. A falta de financiamento foi sendo compensada por empréstimos bancários associados, em muitos casos, a derivados especulativos.

A privatização da gestão dos serviços de transporte não resolverá nenhum destes problemas, pelo contrário. Aprofundará as medidas de aumento de preços, de redução de trabalhadores e de corte nos serviços prestados, reduzindo a oferta, com evidentes consequências negativas para a sociedade. Existe uma clara alteração de visão sobre a função destes serviços: em vez de um serviço social que consiga garantir a todas as pessoas, independentemente do seu estrato social, a capacidade para se deslocarem de forma rápida, cómoda e barata, passa a dominar uma visão economicista do setor.

A primeira dessas consequências negativas sentir-se-á sobre a mobilidade da população, que ficará prejudicada, quer pelo aumento de preços, quer pela redução de oferta. A segunda, sobre o ambiente, criando uma pressão para o uso do automóvel individual, quando o sentido deveria ser o contrário: democratizar o acesso aos transportes públicos, em detrimento do automóvel individual. A terceira, sobre os trabalhadores destas empresas de transportes, colocados sobre uma pressão acrescida para o despedimento e redução de pessoal. A quarta, sobre a coesão territorial que deteriora, criando um país mais dividido.

No documento intitulado Modelo de Abertura à Iniciativa Privada dos Serviços Públicos de Transporte de Passageiros de Lisboa, de fevereiro de 2014, refere-se que “a gestão do serviço público de transporte de passageiros apenas será entregue a operadores privados, no todo ou em parte, caso se observe uma forte evidência de que essa entrega significará uma melhoria no cumprimento dos objetivos [...] mencionados”.

Foram definidos como objetivos: 1) promover a eficiência na prestação do serviço; 2) reduzir os encargos do Estado; 3) assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público de acordo com elevados padrões de qualidade e segurança.

Ora, a abertura a privados da Carris e do Metropolitano não cumprirá, como se percebe, nenhum desses objetivos, porque representará o aprofundamento da política de

aumento de preços e de degradação dos serviços, como já se verificou. Falha, por isso, o objetivo de garantir um serviço público com padrões de qualidade e segurança, assim como o da eficiência na prestação do serviço.

Falha também o objetivo de redução de encargos do Estado, uma vez que o Estado garantirá uma renda anual ao operador privado, considerando, para além disso, ficar com a dívida atualmente existente na Carris e no Metropolitano de Lisboa.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo Rejeitar a privatização ou concessão do serviço público de transportes de passageiros da Carris e do Metropolitano de Lisboa a operadores privados.

Assembleia da República, 4 de abril de 2014.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,