

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 1252/XII/4.^a

ANULA O PROCESSO DE CONCURSO PÚBLICO PARA A SUBCONCESSÃO DA STCP – SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLETIVOS DO PORTO, S.A.

Transportes são serviços essenciais para a população

O Governo tem como objetivo político a privatização do setor dos transportes, em particular os transportes urbanos e suburbanos das áreas metropolitanas. Como se tem provado pela discussão pública em torno deste assunto, o objetivo da privatização não é a defesa do interesse público, mas sim a criação de novas áreas de negócio para os operadores privados.

Entre os transportes na mira da privatização está a operação da STCP - Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

A STCP é fundamental para a mobilidade dentro da área metropolitana do Porto, transportando dezenas de milhões de passageiros por ano e operando em vários concelhos. Abrange uma população de mais de 1 milhão de pessoas e é, para muitas delas e para a região, uma opção de mobilidade essencial.

Apesar da redução da oferta e do corte nos investimentos que o atual Governo impôs à STCP, os números são bastante reveladores da importância da empresa e do seu serviço público:

A STCP serve os concelhos do Porto, Vila Nova de Gaia, Gondomar, Matosinhos, Maia e Valongo, numa população total superior a 1.110.000 habitantes. A operação da STCP

estende-se por 72 linhas, ao longo de quase 500km de rede. Para garantir a mobilidade e a operação nestes concelhos, a STCP conta com uma frota de 474 autocarros e 6 elétricos. A destacar ainda que grande parte da sua frota respeita as boas práticas ambientais e de acessibilidade, existindo 254 viaturas movidas a gás natural, 98% das viaturas têm o piso rebaixado e 65% das mesmas dispõem de uma rampa rebatível.

Segundo o relatório de contas referente ao ano de 2013, a STCP transportou, nesse ano, mais de 78 milhões de passageiros, gerando receitas operacionais na ordem dos 45 milhões de euros.

A privatização destes serviços, com o anunciado e esperado corte nos serviços e na obrigação de qualidade do mesmo não pode ter como desculpa o interesse público, porque a subconcessão é, como bem se percebe, atentatória desse serviço público.

As não razões para a privatização

O Governo, no seu discurso público, tenta esconder as verdadeiras razões e motivações que o levam a querer privatizar um serviço essencial. Diz o Governo que a privatização garante poupanças para o Estado e assegura o serviço público que hoje é prestado.

Dois argumentos que não passam no teste da realidade, como se verá:

Em primeiro lugar, neste processo de privatização o Estado ficará com a chamada 'dívida histórica' da empresa, transferindo apenas para os privados os resultados operacionais. Ou seja, a dívida financeira, que é aquela que realmente tem impacto negativo nas contas da empresa de transportes, será paga pelo Estado, enquanto os resultados operacionais positivos serão dados aos privados.

Aliás, já em 2014, o Governo fez com que o Estado assumisse a dívida da STCP, incorporando-a dentro da dívida pública.

Este facto desmonta por completo o argumento de que a privatização servirá para garantir poupanças ao Estado. Não é verdade. O Estado irá ficar com as dívidas da empresa para a entregar 'limpa' e pronta a gerar lucros aos privados.

Em segundo lugar, no caso da STCP, sabe-se já que a privatização trará novos cortes de linhas e de autocarros e baixará as exigências de qualidade do serviço prestado, ao mesmo tempo que se garante uma maior renda aos privados.

Sabe-se, por exemplo, que com o novo caderno de encargos se permite que o privado possa reclamar 30% das receitas da STCP e possa, sem autorização, utilizar os espaços públicos e comerciais pertencentes à STCP para realização de outras atividades lucrativas.

Prevê-se ainda que quem vier a explorar a operação da STCP possa reduzir o serviço em 10% e possa subcontratar até 60% das operações. Para além disso, existem cerca de 100 trabalhadores que fazem parte do efetivo da STCP que não passarão para a folha de pagamento do privado que vier a ser o subconcessionário, o que implica a redução do número de trabalhadores a operar nas linhas e nos autocarros.

Baixam também as exigências sobre a frota: o subconcessionário pode adquirir autocarros com até 8 anos, deixando de haver as exigências dos novos autocarros serem movidos a gás natural e de terem piso rebaixado. Para além disso, os autocarros adquiridos durante o prazo da concessão ficarão como propriedade do privado e não da STCP.

Ou seja, com a privatização dos STCP, piorarão os padrões ambientais da empresa e negar-se-á o direito à mobilidade aos cidadãos com deficiência ou dificuldades de locomoção. Para além disso, reduzir-se-á o serviço prestado hoje pela STCP, abrindo porta a que grande parte desse serviço seja subcontratado, muitas vezes em condições de precariedade laboral e em desrespeito pelos padrões de qualidade hoje existentes na STCP.

Estas evidências mostram bem que não há boas razões para privatizar. Pelo contrário, oferecer os STCP a privados só significa más notícias para o Estado, para os contribuintes, para os passageiros e para os trabalhadores também.

Um concurso que tem de ser anulado e um serviço essencial que tem de ser protegido

A 17 de julho o Governo decide, em Conselho de Ministros, avançar para a privatização da exploração do serviço público da STCP e em agosto de 2013 foi aberto o concurso para a exploração da sua operação. Aí se decidiu que quem vencesse o concurso ficaria com a exploração da rede de autocarros da STCP, assim como com a exploração das atividades comerciais e publicidade.

As populações, os autarcas e os trabalhadores encabeçaram uma contestação generalizada a esta intenção do Governo por considerarem que se estava a colocar em causa um serviço essencial que necessitava de ser protegido.

As empresas que mostraram interesse na concessão fizeram mais de 2200 pedidos de esclarecimento e muita pressão para que o caderno de encargos se alterasse no sentido de deteriorar ainda mais as obrigações de qualidade do serviço. O Governo assim o fez.

Em outubro de 2014 fizeram uma alteração ao caderno de encargos prevendo agora uma maior renda aos privados pela exploração do serviço público e aliviando nas obrigações de renovação de frotas, de manutenção dos serviços e dos trabalhadores existentes, possibilitando a subcontratação e a precarização das relações laborais dentro da STCP.

Ainda assim, apenas duas empresas concorreram, sendo que uma delas foi desclassificada por apresentação de proposta fora de prazo, permanecendo assim apenas uma entidade que se candidatou a ficar com a exploração do serviço da STCP. Mais uma vez, as autarquias criticaram o concurso, considerando-o atabalhado e considerando ainda que ele não mantém sequer os níveis de eficiência mínimos.

Para além de tudo isto, há ainda a possibilidade de o consórcio TMB/Moventis (o único a ser aceite a concurso) poder estar proibido de se candidatar a este tipo de concursos públicos internacionais uma vez que é um operador interno de uma região europeia.

Perante toda esta situação há apenas uma solução: anular o concurso de concessão e manter a operação da STCP na esfera pública. Essa é a única forma de se poder garantir a continuidade do serviço público, impedindo a deterioração da sua qualidade e do seu grau de eficiência.

A vontade que o Governo tem de privatizar rapidamente e em força é incompatível com as necessidades das populações e com a salvaguarda do interesse público. Ora, neste conflito de interesses apenas o interesse público deve imperar, pelo que deve ser anulado todo e qualquer processo que foi tomado no sentido da privatização da exploração do serviço público de transporte de passageiros na área metropolitana do Porto.

Ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Anule imediatamente o concurso público para a Subconcessão da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A.;
2. Se mantenha a gestão dos serviços prestados pela STCP na esfera pública, procedendo-se ao investimento necessário para manter a qualidade do serviço público, aumentando a procura.

Assembleia da República, 6 de fevereiro de 2015.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,