



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1190/XII-4ª

**PELA REVOGAÇÃO DO PROCESSO DE “SUBCONCESSÃO” A PRIVADOS DA
STCP E METRO DO PORTO**

Exposição de motivos

A Sociedade de Transportes Coletivos do Porto (STCP) e a Metro do Porto são duas empresas de vital importância para a mobilidade no distrito do Porto, para o desenvolvimento regional, para o combate ao isolamento e para a promoção de uma verdadeira política de transportes públicos ao serviço da economia e das populações do distrito do Porto.

Pela importância que estas empresas assumem, pelo facto de prestarem um serviço público fundamental e pelo facto de resultarem de avultados investimentos públicos realizados ao longo de décadas, estas empresas não podem estar vinculadas ao princípio do lucro máximo que é o único que move os privados. Aliás, não é por acaso que estas empresas resultam de investimento público, investimento que nenhum privado esteve na disposição de fazer e que agora o Governo PSD/CDS quer entregar aos grupos económicos. Estas empresas surgem por iniciativa e investimento público para fazer face aos problemas de mobilidade e de ausência de transportes públicos que existia no distrito do Porto. Estas empresas asseguram serviços de transportes públicos que não sendo rentáveis do ponto de vista económico se revelam fundamentais para populações que até então estavam isoladas e sem transportes.

A STCP foi ganhando um enorme prestígio na cidade e distrito do Porto e a sua importância é reconhecida entre os agentes económicos e principalmente entre a população da região. Da mesma forma, a Metro do Porto, fruto de um investimento público superior a dois mil milhões de euros, representou uma importante mais-valia para a Cidade e para a Região, apesar das entorses que a sua entrega à gestão privada sempre acarretou.

Para que se perceba a dimensão do que o Governo PSD/CDS agora quer destruir, importa referir que a STCP em 2013 transportou 135 milhões de passageiros e a Metro do Porto transportou, no mesmo ano de 2013, 56 milhões de passageiros.

Na STCP, os sucessivos Governos, ora do PS ora do PSD/CDS, impuseram uma estratégia de degradação deliberada dos serviços prestados à população e de ataque aos direitos dos trabalhadores, preparando o processo para a sua privatização.

Só assim se percebe que atualmente, fruto da falta de trabalhadores na STCP, existam 140 serviços por dia que não se realizam com graves prejuízos para as populações, que os trabalhadores da STCP façam mais de 100 mil horas extraordinárias e existam mais de 200 trabalhadores com contrato a termo. Sucessivas administrações da STCP apostaram fortemente no ataque aos direitos dos trabalhadores, desregulação dos horários de trabalho, ataque aos salários e direitos de quem ajudou e assumiu um papel vital nestas empresas – os seus trabalhadores.

Na Metro do Porto, a subconcessão, primeiro à Transdev, depois à Barraqueiro/DB, levou a implementação de um modelo operacional assente na subcontratação – bilheteiras, fiscalização, manutenção infraestruturas – que agora se pretende estender à Manutenção do Material Circulante.

Por outro lado, alimenta-se a propaganda com a ideia de que as empresas públicas dão prejuízos. Mas omitem que a maior dívida está na empresa Metro do Porto, precisamente a empresa que tem a exploração comercial concessionada desde o início da operação. E escondem que sucessivos administradores e governantes, ora escolhidos por PS ora escolhidos pelo PSD e CDS, levaram o endividamento destas empresas para níveis insustentáveis, não devido aos custos operacionais, ou aos salários e direitos dos trabalhadores, mas devido à desorçamentação sucessiva de milhares de milhões de euros, nomeadamente do investimento em Infraestruturas de Longa Duração, dos crescentes custos com juros e devido à especulação em contratos “swap”. Isto sem esquecer que, no caso da STCP, os governos sempre subfinanciaram o serviço, ignorando e agravando o défice da exploração e, no caso da Metro do Porto, os governos sempre impuseram que esta pagasse ao subconcessionário privado mais do que as receitas que auferia, em ambos os casos fazendo crescer a dívida das empresas públicas.

Importa referir que, agora, as dívidas, essas ficam com o erário público e os investimentos ficam com os privados que agora os vão explorar com o objetivo de maximizar os seus lucros à custa do investimento feito com dinheiro de todos nós.

A concessão e subconcessão são assim a forma que o Governo encontrou para entregar de mão beijada equipamentos, linhas e investimentos de milhões a troco de clientela e lucro garantido aos grandes grupos privados, a que se soma (e isto porque para os grandes grupos económicos não falta dinheiro), contratos tipo PPP/Parceria

Público Privada que são ruinosos do ponto de vista do interesse público mas que garantem largos milhões aos concessionários.

Ao contrário do que o Governo afirma, com esta subconcessão nem as populações vão ficar mais bem servidas, nem o problema financeiro destas empresas vai ficar resolvido, nem o Estado vai gastar menos dinheiro.

Aliás, com este negócio, as empresas públicas STCP e Metro do Porto vão ficar mais endividadas e as populações vão ficar com um serviço de transportes pior e mais caro.

Com estas subconcessões, o Estado vai gastar mais dinheiro, uma vez que se trata na verdade de uma PPP, que irá resultar em rendas "excessivas" para os operadores privados que garantem com o contrato em causa avultadas receitas.

Depois da revisão dos contratos operada a 20 de Outubro, os privados têm garantidas transferências das empresas públicas superiores a mil milhões de euros nos dez anos de subconcessão, e ainda recebem gratuitamente cerca de 500 autocarros, e o direito a explorar a seu critério as instalações públicas que lhes são subconcessionadas – alugueres de lojas, publicidade, eventos, alugueres de autocarros, serviços ocasionais, etc.

Com este contrato, a dívida da STCP e da Metro continuaria a crescer, pois seriam elas a assumir os pagamentos aos privados, para que o governo possa tentar iludir a opinião pública falando da redução de Indemnizações Compensatórias.

Por sua vez, as populações ficam com um serviço de transportes de pior qualidade, uma vez que vai imperar a lógica do lucro, onde apenas se aposta nas linhas que têm muitos passageiros e nos horários mais lucrativos e mais caros, uma vez que os mecanismos de controlo do tarifário, ou não existem, ou são permissivos.

Estes factos estão já provados nas linhas já concessionadas em que a oferta foi reduzida e os preços dispararam. Por exemplo, nas carreiras 55, 64, 69 e, entre outras, a 94, que foram concessionadas aos privados E.T. Gondomarense, Valpi e Pacense, foram reduzidas a frequência e horários dos transportes, deixando de ser assegurado transporte público no início da manhã e a partir das 19 horas. No que respeita aos preços, a carreira 9, por exemplo, tem um preço do passe mensal por Km percorrido superior em 23% à média praticada pela STCP, usando a linha 205 como comparativo. Hoje, as populações já perceberam que a gestão privada não é mais eficiente como o Governo diz ser. A gestão privada para estas populações significa colocar o lucro à frente de um serviço público fundamental que é o transporte público.

O PCP alerta ainda para o facto de, com esta subconcessão e o contrato que o Governo PSD/CDS propôs aos privados, podermos vir a ter empresas de transportes privados a quem fique mais lucrativo não realizar o serviço de transporte do que o realizar. Uma vez que o Governo no futuro, por via das empresas STCP e Metro do Porto, apenas tem o papel de "fiscalizar", de ser o "regulador", tendo em conta que o sistema de contraordenações ou consequências legais pelo incumprimento é claramente deficitário, pode, rapidamente, pactuar com a situação em que o crime compensa, isto é, compensa às empresas que estão obrigadas a realizar carreiras e horários menos lucrativos não os realizar e enfrentar penalizações medíocres.

Todo este processo de subconcessão da STCP e Metro do Porto enceta novas e gravosas ameaças sobre os trabalhadores, os seus salários e direitos.

Não estando excluído um processo de despedimento de trabalhadores, este contrato de subconcessão abre novas e gigantescas portas ao agravamento da exploração, ao fim dos contratos coletivos e o aprofundamento extremado do processo de substituição de trabalhadores com direitos por trabalhadores sem direitos e precários.

Por outro lado, neste processo de privatização a que o Governo chama subconcessão, o que se está a passar com a EMEF e as suas instalações em Guifões assume contornos de escândalo nacional.

Importa lembrar que a EMEF, que tem capacidade para proceder a manutenção do material circulante e da infraestrutura, tinha contrato de arrendamento nas instalações de Guifões, em que pagava uma renda, até 2056. Para privilegiar os interesses estrangeiros dos fornecedores do material circulante, o Governo abdicou das instalações e prepara-se para as entregar gratuitamente à subconcessionária.

Mais: o Governo, no âmbito do contrato de subconcessão, obriga a EMEF a concorrer em consórcio. Isto é, a EMEF fica sempre dependente do outro membro do consórcio e nada garante que a EMEF fique com a responsabilidade da manutenção.

Sabendo dos interesses que estão em causa, naturalmente que as empresas construtoras do material circulante querem ficar com o magnífico negócio da manutenção. Com a destruição da capacidade instalada no nosso país, ou seja, com a destruição da EMEF, o nosso país fica totalmente dependente dos construtores que assim ficam com o monopólio da manutenção para aplicarem o preço que entenderem.

O PCP entende assim, que este processo e este contrato de subconcessão constitui uma ameaça à mobilidade, à qualidade dos serviços hoje prestados à

população, uma ameaça ao direito fundamental das populações de acesso a transportes públicos e uma ameaça ao desenvolvimento económico e social do distrito do Porto.

Não faltam razões formais para impugnar este concurso, conduzido de forma atabalhoada e sem respeito pelos trabalhadores e suas organizações representativas, pelas autarquias e pelos utentes, e que viu os seus prazos sucessivamente prolongados e alter as suas condições ao sabor das reivindicações dos grupos económicos a quem o Governo decidiu entregar a exploração. Mas não são as questões formais as que na nossa opinião prioritariamente exigem que estes concursos sejam anulados – é o interesse nacional e o interesse das populações e da economia da Área Metropolitana do Porto

Para o PCP é claro que a STCP e a Metro do Porto não podem nem ser privatizados nem municipalizados, e impõe-se o controlo público das empresas para a concretização de uma verdadeira estratégia de mobilidade, que tem que ser distrital e regional, para promover mais justiça social, o desenvolvimento económico e social do distrito do Porto e garanta às populações um verdadeiro serviço público de transportes orientado para o bem comum e não para o lucro dos operadores.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, e ao abrigo da alínea b) do n.º 1 do Artigo 4.º do Regimento, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP propõem que a Assembleia da República recomende ao Governo, nos termos do n.º 5 do Artigo 166.º da Constituição, a implementação das seguintes medidas:

1. O cancelamento da entrega a privados da gestão do transporte público na STCP e Metro do Porto, com a revogação do “*Concurso Público para as Subconcessões dos Sistemas de Transporte da empresa Metro do Porto, S.A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.*”.
2. O desenvolvimento da estrutura orgânica que assuma o seguimento e desenvolvimento da exploração e gestão operacional do sistema de transporte Metro do Porto, no quadro da sua plena reversão para a gestão pública, promovendo a integração com vínculo efetivo de todos os trabalhadores ao serviço na empresa.

3. O restabelecimento e a continuidade da contratação da EMEF para a manutenção do material circulante ao serviço na empresa Metro do Porto.
4. A revogação das normas e orientações que restringem a contratação de pessoal; e a dotação dos meios materiais necessários à plena regularidade e operacionalidade do serviço público de transporte prestado pelas empresas em causa.

Assembleia da República, 19 de dezembro de 2014

Os Deputados,

**JORGE MACHADO; DIANA FERREIRA; BRUNO DIAS; CARLA CRUZ; JERÓNIMO
DE SOUSA; JOÃO RAMOS; FRANCISCO LOPES; MIGUEL TIAGO; DAVID
COSTA; RITA RATO; PAULO SÁ; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS**