



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Lei nº 25/XIII-1ª

Determina o cancelamento e a reversão do ajuste direto e 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 grupo económico esteve na disposição de fazer e que o anterior Governo PSD/CDS tudo fez para entregar aos grupos económicos, inclusive concretizando um inaceitável ajuste direto, levado a cabo no final do mês de agosto de 2015.

Sobre este ajuste direto importa reforçar que o mesmo foi feito em final de mandato, revelando uma autêntica obsessão privatizadora de PSD e CDS, tendo sido levado a cabo de uma forma nada transparente. É um ajuste direto ilegítimo, lesivo dos interesses da população e do país.

Importa recordar que a STCP e a Metro do Porto são empresas que surgiram por iniciativa e investimento público para fazer face aos problemas de mobilidade e de ausência de transportes públicos que existiam no distrito do Porto. Estas empresas



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

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 do Porto e nos concelhos limítrofes, sendo a sua importância 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 o subfinanciamento público e a sua entrega à gestão privada sempre acarretaram.

Para que se perceba a dimensão do que o anterior Governo PSD/CDS pretende destruir com as medidas que tomou, 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, foi imposta, por sucessivos governos, 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. A situação é tão evidente que administração e tutela anunciaram a contratação de 139 novos motoristas, apesar de apenas terem concretizado a contratação de 20, fazendo com que se mantenham inúmeros serviços por fazer e, com o início do ano letivo, haja crianças à espera nas paragens uma hora por autocarros que deveriam passar a cada 15 minutos. Diga-se ainda que, 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 à implementação de um modelo operacional assente na subcontratação –



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

bilheteiras, fiscalização, manutenção e 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 a grupos económicos desde o início da operação. E escondem que sucessivas administrações e governos, 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 as dívidas, essas, ficam com o erário público, enquanto o património resultante do investimento feito com o dinheiro de todos nós fica com os grupos económicos que o pretendem explorar com o objetivo de maximizar os seus lucros.

Por outro lado, os necessários investimentos devido ao desgaste do material circulante não ficam salvaguardados com a entrega a privados.

A concessão e subconcessão foram a forma que o anterior Governo PSD/CDS 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 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.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Ao contrário do que foi afirmado pelo anterior Governo PSD/CDS, com a subconcessão que foi a concurso público ou com o ajuste direto concretizado pelas mãos de um Governo em fim de funções, 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, com menos segurança e mais caro.

Com estas subconcessões, seja por concurso público ou por ajuste direto, 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.

Os grupos económicos 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.

Assim, a dívida da STCP e da Metro continuará a crescer, pois serão elas a assumir os pagamentos aos grupos económicos, para que, de forma propagandística, se tente iludir a opinião pública falando da redução de indemnizações compensatórias.

Por sua vez, as populações ficam com um serviço de transportes de pior qualidade, dado 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 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



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

reduzidas a frequência e horários dos transportes, deixando de ser assegurado transporte público no início da manhã e a partir das 19 horas. 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 anterior 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, permitir uma 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 mediocres.

Todo este processo de subconcessão da STCP e Metro do Porto enceta novas e graves 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 acordos de empresa 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 anterior Governo PSD/CDS chamou de 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 dos fornecedores do material circulante, o anterior Governo PSD/CDS



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

entregou as instalações à Metro do Porto, que por sua vez se prepara para as entregar gratuitamente à subconcessionária.

Mais: 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.

No passado dia 4 de outubro, o povo português expressou uma clara vontade de mudança, castigando, nas urnas o Governo PSD/CDS. Essa vontade de mudança passa pela mudança de políticas, passa pela concretização de políticas que sirvam os interesses dos trabalhadores e das populações.

Esta iniciativa que o PCP volta a apresentar vai, também, no sentido de inverter o ruinoso rumo que o anterior Governo PSD/CDS impôs ao sector dos transportes públicos, designadamente à STCP e à Metro do Porto.

O PCP entende que este processo de subconcessão e o ajuste direto concretizado, constituem 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 rejeitar firmemente todo este processo, conduzido de forma atabalhoada e sem respeito pelos trabalhadores e suas organizações representativas, pelas autarquias e pelos utentes, e que culminou num ajuste direto ilegítimo, que entrega, de mão beijada, as empresas aos grupos económicos, ficando claro que os interesses que sempre nortearam o anterior Governo PSD/CDS são os interesses desses grupos económicos.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Para o PCP, com esta subconcessão, o que está em causa 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 garantir às populações um verdadeiro serviço público de transportes orientado para o bem comum e não para o lucro dos operadores.

Assim, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do Artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os deputados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei determina o cancelamento e a reversão do ajuste direto e do processo de subconcessão do serviço público de transporte coletivo nas sociedades Metro do Porto, SA, e STCP, SA.

Artigo 2.º

Aditamento aos Estatutos da STCP, S. A.

1 – É aditado ao Decreto-Lei n.º 202/94, de 23 de Julho, que “transforma o Serviço de Transportes Coletivos do Porto (STCP) em sociedade anónima e aprova os respetivos estatutos”, o Artigo 2.º-A com a seguinte redação:



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Art.º 2.º-A

(Proibição de transmissão ou subconcessão)

A atividade da exploração do transporte público rodoviário de passageiros na área urbana do Grande Porto, a ser exercida pela STCP, SA, não pode ser transmitida ou subconcessionada a outras entidades.

2 – É aditado ao Artigo 3.º dos Estatutos da STCP, SA, aprovados em anexo ao decreto-lei referido no número anterior, o número 4 com a seguinte redação:

4 – O objeto principal da sociedade é prosseguido por exploração direta da mesma, não sendo passível de transmissão ou subconcessão a outras entidades.

Artigo 3.º

Alteração às bases da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto

As bases XIX e XXII da concessão do sistema de metro ligeiro do Porto, aprovadas pelo Decreto -Lei n.º 394-A/98, de 15 de Dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de Setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de Setembro, 249/2002, de 19 de Novembro, 33/2003, de 24 de Fevereiro, 166/2003, de 24 de Julho, 233/2003, de 27 de Setembro e 192/2008, de 1 de Outubro, passam a ter a seguinte redação:

Base XIX

Obrigações respeitantes à sociedade concessionária

1 – (...)

2 – As participações sociais no capital da concessionária não podem ser oneradas ou transmitidas a terceiros.

3 – (...)

4 – (...)



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Base XXII

“Escolha da subconcessionária”.

[revogada]»

Artigo 4.º

Alteração aos estatutos da Metro do Porto, S. A.

O número 2 do artigo 9.º dos estatutos da Metro do Porto, S. A., aprovados pelo Decreto-Lei n.º 394 -A/98, de 15 de Dezembro, na redação que lhe foi dada pela Lei n.º 161/99, de 14 de Setembro, e pelos Decretos-Leis números 261/2001, de 26 de Setembro, 249/2002, de 19 de Novembro, 33/2003, de 24 de Fevereiro, 166/2003, de 24 de Julho, 233/2003, de 27 de Setembro e 192/2008, de 1 de Outubro, passa a ter a seguinte redação:

2 – As percentagens acima mencionadas podem sofrer alterações, designadamente por transmissões entre acionistas, desde que a operação seja previamente autorizada por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da tutela sectorial, estando em todo o caso vedada a transmissão a terceiros.

Artigo 5.º

Mandato do Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A.

O Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A., fica mandatado para preparar e levar a cabo as seguintes medidas:

- a) O cancelamento imediato da entrega a privados da gestão do transporte público na Metro do Porto, com a revogação do ajuste direto à Transdev.



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

- b) O desenvolvimento, no prazo de 180 dias após a entrada em vigor da presente lei, 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.
- c) O restabelecimento e a continuidade da contratação da EMEF para a manutenção do material circulante ao serviço na empresa Metro do Porto.

Artigo 6.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação, com exceção dos artigos 3.º e 4.º que entram em vigor no prazo de 180 dias.

Assembleia da República, 09 de novembro de 2015

Os Deputados,

JORGE MACHADO; DIANA FERREIRA; ANA VIRGÍNIA PEREIRA; BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; CARLA CRUZ; PAULO SÁ; JOÃO RAMOS;
MIGUEL TIAGO; RITA RATO