



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
COMISSÃO DE ECONOMIA E OBRAS PÚBLICAS	
CEOP	
N.º ÚNICO	525583
ENTRADA / SAÍDA Nº	368 DATA 26/5/2015

Exmo. Senhor Presidente da
Comissão de Economia e Obras Públicas
Assembleia da República

Lisboa, 26 de Maio de 2015.

Assunto: Requerimento de audição sobre o Processo de Reestruturação na Carris, Metro, Transtejo e Soflusa, com o Secretário de Estado e o Presidente do CA

Está em curso um processo de reestruturação nas Empresas Carris, Metro, Transtejo e Soflusa. Para o PCP, como sempre afirmámos, este processo revela-se a opção errada, destinado a criar as condições para privatizar e não procurando alcançar quaisquer objetivos no quadro de uma política racional de Transportes Públicos ou da utilização racional dos recursos públicos.

Além do mais este processo tem sido conduzido de forma pouco clara, mesmo ilegal num conjunto de situações e à margem desta Assembleia da República, com aspetos determinantes do processo a ser conhecidos através de entrevistas dos seus protagonistas aos órgãos de comunicação social.

Apesar do Governo falar em fusão, hoje é evidente que o verdadeiro objetivo é a pulverização destas empresas para proceder depois a diferentes processos de privatização a diferentes operadores privados.

O objetivo do Governo aparece hoje com contornos mais claros – criar mais uma gestora de concessões e subcontratações, entregando aos privados um conjunto de empresas:

- Exploração Comercial e Manutenção do modo Autocarro – com processo de subconcessão lançado;
- Exploração Comercial do Metropolitano – com processo de subconcessão lançado;
- Manutenção e Propriedade do Material Circulante do Metropolitano – transferido para a Siemens com os respetivos trabalhadores, projeto já publicamente assumido;
- Planeamento e execução das obras de expansão da rede do metro – hoje assegurada pela FERCONSULT, empresa hoje pertença do Metropolitano, e que têm ainda em carteira outros contratos em execução em Portugal, na América Latina e Médio Oriente, já assumido publicamente que se pretende privatizar;
- Alargamento da CarrisTur – transferindo para a Carristur os Eléctricos, os Elevadores e Ascensores, retirando-os do serviço público, bem como o serviço de barcos de turismo, para posterior venda direta, como já anunciado;
- Exploração Comercial do Transporte Fluvial – onde o modelo de privatização ainda não foi anunciado.

E se estamos perante uma falsa fusão, mais falsas ainda seriam as sinergias e poupanças prometidas. Pelo contrário. Passariam a existir duplicações de funções com a criação de mecanismos de controlo e fiscalização públicas sobre o concessionado ao privado, por mais formais e pouco efetivos que esses mecanismos fossem. Isso mesmo aliás é evidente nos Cadernos de Encargos. As únicas poupanças que o Governo de facto promove são nos salários e remunerações dos trabalhadores destas empresas, mas isso não se chama sinergia: chama-se exploração.

Do ponto de vista operacional os últimos quatro anos (que no fundo visavam preparar o atual processo de reestruturação) corresponderam a um completo retrocesso em todas as vertentes de um sistema de transportes públicos: perdeu-se milhões de utentes, fruto de uma redução brutal da oferta a par de um aumento brutal de preços; diminuiu a fiabilidade e segurança; diminuiu o conforto.

O atual processo de reestruturação, além de assumidamente procurar fixar essas perdas para os utentes, agravaria ainda mais esse caminho. A separação da infraestrutura, da manutenção e da exploração no Metro de Lisboa, além de um crescimento de custos, traria uma ainda maior degradação da fiabilidade e segurança da operação. As subconcessões implicam o aumento dos custos da exploração comercial para o Estado em largas dezenas de milhões de euros, repercutindo-se nos utentes e populações por via do aumento de impostos ou de preços.

A retirada dos elétricos, ascensores e elevadores do transporte público de passageiros, afetando particularmente zonas específicas da Cidade, representa uma redução da oferta e um aumento de custos para todos os utentes. As empresas hoje têm trabalhadores a menos, e sofrem uma significativa degradação da operação por esse facto, pelo que os objetivos assumidos pelo Governo de despedir mais 350 trabalhadores são o oposto do que se impõe como necessidade concreta que é a contratação de umas centenas mais. E o sistema estaria ainda mais dividido, afastando a sua intermodalidade, e colocando em causa mecanismos centrais da mobilidade na AML como é o caso do passe social intermodal.

Mas, como se não bastasse ser um processo que corresponde a opções erradas, à opção de mercantilizar os serviços públicos servindo o grande capital à custa das populações e dos trabalhadores, este processo está ainda a ser conduzido à margem da lei.

O Governo nomeou uma Administração comum para preparar a fusão das empresas Carris, Metropolitano de Lisboa, Transtejo e Soflusa. Mas esta Administração está a comportar-se como se a fusão estivesse feita e não está. Para o concretizar seria necessário legislar nesse sentido, revogando as leis que criaram cada uma das empresas hoje existentes e determinando os mecanismos de fusão dessas empresas. Nada disso está a ser feito. O Governo age como se a empresa “Transportes de Lisboa” já existisse, mas sem lhe dar cobertura legal. Entretanto, verificam-se inadmissíveis chantagens realizadas contra os trabalhadores no sentido de aceitarem o despedimento ou a perda de direitos.

Por outro lado, o Código do Trabalho é claro: em caso de reestruturação, as Comissões de Trabalhadores têm poderes específicos, que derivam do poder Constitucional de controlo de gestão. A Administração destas empresas, em vez de acatar a lei, optou por gastar dinheiros públicos a comprar pareceres jurídicos que sustentassem que esta reestruturação é uma reorganização da estrutura. Mas também aqui não se pode pactuar com estes comportamentos de gestores públicos.

Este processo de reestruturação faz temer o pior no que diz respeito ao equilíbrio das contas públicas. Temos por um lado os avultados pagamentos aos privados previstos nos cadernos de encargo das subconcessões (que podem ir até aos 230 milhões de euros anuais). Temos por outro, a transferência direta de receitas para o privado – publicidade, turismo, alugueres vários – na ordem das dezenas de milhões de euros anuais. E temos ainda o regresso das «operações financeiras», agora sob a forma de «*lease-back*», quando ainda está bem presente na (nossa) memória a última «operação financeira» em que envolveram as empresas de transporte, e que se saldou pela transferência de milhares de milhões de euros para o capital financeiro através da especulação.

Face ao exposto, e no sentido de abordar a matéria referida, o Grupo Parlamentar do PCP vem requerer a audição do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações e do Presidente do Conselho de Administração do Metro de Lisboa, Carris, Transtejo e Soflusa.

Pelo Grupo Parlamentar do PCP



Bruno Dias

N.ª Ref. 47180 -349/INPA/15