

## PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1251/XII/4.<sup>a</sup>

### ANULA O CONCURSO PÚBLICO PARA A SUBCONCESSÃO DA METRO DO PORTO, S.A.

Transportes são serviços essenciais para a população

O Governo assume como seu 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 serviços na mira da privatização está a operação que o Metro do Porto desenvolve em vários concelhos da área metropolitana do Porto.

O Metro 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 uma opção de mobilidade fundamental para a região, como comprovam os dados da sua operação:

O Metro do Porto serve os concelhos do Porto, Vila Nova de Gaia, Gondomar, Matosinhos, Maia, Póvoa de Varzim e Vila do Conde, numa população total superior a 1.160.000 habitantes. A operação do Metro estende-se por 66km de rede distribuída por 6 linhas e 81 estações. Em 2013, o Metro do Porto percorreu 7 milhões de quilómetros, transportou 56 milhões de passageiros e gerou receitas operacionais superiores a 38 milhões de euros.

A nova subconcessão que o Governo quer efetivar na Metro do Porto pode hipotecar a hipótese de expansão das linhas do mesmo. Como se sabe, os operadores privados não querem fazer esse investimento e o Governo apenas está interessado em amenizar o caderno de encargos, tornando a privatização da operação de metro ligeiro ainda mais apetecível.

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:

O Metro do Porto tem a particularidade de ter as suas operações comerciais concessionadas desde que entrou em financiamento. E não foi por isso que deixou de acumular uma dívida que já ultrapassou os 3 mil milhões de euros e que cresceu 457 milhões de euros em 2013.

É que, no caso do Metro do Porto, para além do crónico subfinanciamento e de contratação de instrumentos financeiros ruinosos (casos swap), ainda se tem que garantir uma renda ao operador privado, o que agrava ainda mais as contas da empresa.

Aconteceu nesta empresa o que aconteceu com outras empresas públicas de transportes: os governos não apoiaram investimentos necessários na rede e no material circulante e obrigaram a empresa a endividar-se junto da banca, estando hoje a pagar serviço de dívida e juros completamente incomportáveis. E não foi a gestão privada das operações comerciais que melhorou a situação. Antes pelo contrário, o facto de haver um privado a explorar as operações do Metro e que dele quer retirar lucro, agravou as contas e as condições de operação.

Como se vê pelo caso do Metro, o modelo de concessão a privados em nada resolve os problemas de dívida das empresas. Aliás, o Governo sabe disso tão bem que até se disponibiliza para que os contribuintes fiquem a pagar a chamada dívida histórica da empresa, retirando esse encargo do futuro subconcessionário e oferecendo-lhe assim a empresa 'limpa' de dívidas e pronta apenas para gerar lucros operacionais.

Como se prova, o argumento de que a privatização da operação comercial do Metro do Porto servirá para fazer poupanças significativas para o Estado não é verdadeiro.

Menos verdadeiro ainda é o facto de que as subconcessões a privados permitem garantir os padrões de exigência do serviço público. Refira-se que nos últimos dois anos parou o investimento da rede e que uma nova subconcessão impedirá esse alargamento da rede do Metro por mais 10 anos.

Para além disso, o modelo de subcontratação que já impera no Metro deteriora as condições de trabalho e várias atividades do mesmo. O Metro tem apenas 87 trabalhadores, sendo que subcontrata uma série de serviços, desde a operação do funicular de Guindais, aos serviços de Vigilância e Limpeza, passando pela subcontratação da Operação de Metro Ligeiro.

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 da Metro do Porto e em agosto de 2014 foi aberto o concurso para a exploração da operação do Metro do Porto.

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 fez.

Há ainda a questão do contrato de manutenção que o Metro de Porto tinha com a EMEF para a manutenção e reparação do material circulante do metro ligeiro. O atual Governo, decidido a atacar tudo o que é público, optou por cancelar esse contrato que ligava as duas empresas, desperdiçando o know-how único que a EMEF tem em Portugal.

A EMEF é a empresa que desde o início faz a manutenção das composições do Metro do Porto, no entanto, foi afastada agora pelo Secretário de Estado dos Transportes, Sérgio

Monteiro, preferindo avançar também para a concessão do serviço de manutenção do metro.

Ao que se sabe e denunciam os trabalhadores da EMEF, esta decisão coloca em causa, pelo menos, 60 postos de trabalho e a segurança do metro ligeiro de passageiros.

A estratégia seguida pelo Governo para exterminar a EMEF tem tido consequências nas contas da mesma: em 2012 a EMEF teve lucros de mais de 6M€, mas em 2013 já registava prejuízos de 3,4M€. Agora, com a retirada da manutenção das composições do Metro do Porto, o Governo retira à EMEF, de forma deliberada, um contrato que em 2013 valeu 3,7M€, o que agravará a situação da empresa.

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 devolver à gestão pública as operações comerciais do Metro do Porto. 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 do Sistema de Transporte da Metro do Porto, S.A.;
2. Devolva à esfera pública a gestão e as atividades de transporte desenvolvidas pelo Metro do Porto, garantindo o investimento necessário para aumento da procura;

3. Se restabeleça o contrato entre a Metro do Porto e a EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário para a manutenção do material circulante do metro ligeiro.

Assembleia da República, 6 de fevereiro de 2015.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,