

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1000/XII/3.^a

CONTRA A PRIVATIZAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES DE PASSAGEIROS NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO (STCP E METRO DO PORTO)

Os transportes públicos são um serviço da maior importância social, ambiental, económica e territorial. Devem cumprir um serviço público ao garantir o direito à mobilidade a todas as pessoas. São, ao mesmo tempo, uma opção mais amiga do ambiente ao reduzir a circulação automóvel e a emissão de CO₂. Por outro lado, são fundamentais para garantir a coesão territorial, a aproximação de freguesias e concelhos e populações entre si. Por tudo isto têm uma componente económica e de desenvolvimento que é óbvia.

No caso da Sociedade Coletiva de Transportes do Porto, S.A. (STCP) e da Metro do Porto S.A. (MP), a importância dos mesmos é evidente. Lembramos que, em conjunto, servem os concelhos de Gondomar, Maia, Matosinhos, Porto, Póvoa de Varzim, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia. É uma população superior a 1 milhão de pessoas que recentemente ficou limitada na sua mobilidade pela introdução de portagens em auto-estradas como a A28 e a A29 e que têm como alternativa ao uso do automóvel estes serviços públicos de transportes.

Os serviços públicos de transportes têm estado, no entanto, sob ataque, com particular ênfase nos últimos anos. O aumento tarifário, a degradação do serviço e da oferta e a

redução de pessoal são a face desse ataque, com consequências óbvias em primeiro lugar para a população.

A STCP e a Metro do Porto não são exceção à regra. O tarifário monomodal da STCP aumentou mais de 100% entre 2000 e 2013 enquanto que o passe ABC STCP Normal aumentou, no mesmo período, 71,5%. No caso do Metro do Porto, considerando apenas o período entre 2010 e 2014, registamos, a título de exemplo, um aumento de 20% nos títulos Z2 e Z3 e um aumento de 23% no título Z4. Um enorme aumento em apenas 4 anos.

É mais do que evidente que o aumento tarifário, tanto na SCTP como na Metro do Porto, supera a atualização salarial em Portugal, mais evidente nos últimos anos, nos quais o poder de compra da maioria dos cidadãos regrediu.

Por outro lado, nestes últimos anos a qualidade do serviço foi notoriamente lesada em prejuízo dos utentes, como se prova ao olharmos para a STCP onde, de 2010 a 2013 houve uma redução da frota (-14 autocarros), do número de trabalhadores (-265) e da oferta de serviços (-3 milhões de km anuais).

O aumento de preços, assim como a degradação do serviço dos transportes de Lisboa, com particular destaque para a Carris e para o Metropolitano, têm sido justificados com a dívida do setor. Esta dívida é recorrentemente apresentada como se fosse o resultado de prejuízos operacionais, causados pela provisão de serviços públicos, a preços demasiado baixos.

Esse pretexto é agora também utilizado para justificar a privatização destes serviços de transporte, ainda que seja uma argumentação falaciosa.

O grosso da dívida das empresas públicas de transportes provém de encargos financeiros. Em 2012, os juros da dívida foram responsáveis por 86.3% dos prejuízos destas empresas. Há mais de uma década que os encargos financeiros superam largamente os prejuízos operacionais, sendo que, na maior parte destas empresas, a taxa de cobertura das despesas operacionais por receitas está muito acima da média europeia e supera já os 100%.

As dívidas das empresas de transporte não têm uma origem operacional, mas sim nas décadas de subfinanciamento público crónico. É sabido que as indemnizações

compensatórias, além de erráticas e atrasadas, nunca foram suficientes para cobrir as despesas operacionais e muito menos os investimentos de infraestruturção. A falta de financiamento foi sendo compensada por empréstimos bancários associados, em muitos casos, a derivados especulativos.

A privatização da gestão dos serviços de transporte não resolverá nenhum destes problemas, pelo contrário. Aprofundará as medidas de aumento de preços, de redução de trabalhadores e de corte nos serviços prestados, reduzindo a oferta, com evidentes consequências negativas para a sociedade. Existe uma clara alteração de visão sobre a função destes serviços: em vez de um serviço social que consiga garantir a todas as pessoas, independentemente do seu estrato social, a capacidade para se deslocarem de forma rápida, cómoda e barata, passa a dominar uma visão economicista do setor.

A primeira dessas consequências negativas sentir-se-á sobre a mobilidade da população, que ficará prejudicada, quer pelo aumento de preços, quer pela redução de oferta. A segunda, sobre o ambiente, criando uma pressão para o uso do automóvel individual, quando o sentido deveria ser o contrário: democratizar o acesso aos transportes públicos, em detrimento do automóvel individual. A terceira, sobre os trabalhadores destas empresas de transportes, colocados sobre uma pressão acrescida para o despedimento e redução de pessoal. A quarta, sobre a coesão territorial que deteriora, criando um país mais dividido.

No documento intitulado Modelo de Abertura à Iniciativa Privada do Serviço Público de Transporte de Passageiros na Área Metropolitana do Porto, de fevereiro de 2014, refere-se que “a gestão do serviço público de transportes de passageiros apenas será entregue a operadores privados caso se observe uma forte evidência de que essa entrega significará uma melhoria no cumprimento dos objetivos [...] mencionados”.

Foram definidos como objetivos: 1) promover a eficiência na prestação do serviço; 2) reduzir os encargos do Estado; 3) assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público de acordo com elevados padrões de qualidade e segurança.

Ora, a abertura a privados da STCP e da Metro do Porto não cumprirá, como se percebe, nenhum desses objetivos, porque representará o aprofundamento da política de aumento de preços e de degradação dos serviços, como já se verificou. Falha, por isso, o

objetivo de garantir um serviço público com padrões de qualidade e segurança, assim como o da eficiência na prestação do serviço.

Falha também o objetivo de redução de encargos do Estado, uma vez que o Estado garantirá uma renda anual ao operador privado, considerando, para além disso, ficar com a dívida atualmente existente na STCP e na Metro 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 rejeitar a privatização ou concessão do serviço público de transportes de passageiros da STCP e da Metro do Porto a um operador privado.

Assembleia da República, 3 de abril de 2014.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,