

INTERVENÇÃO DE ABERTURA DE BELMIRO MAGALHÃES

A.M. EXTRAORDINÁRIA SOBRE PRIVATIZAÇÃO STCP E METRO DO PORTO

Porto, 22 de Setembro de 2014

Perante as enormes potenciais consequências negativas decorrentes da decisão do governo de privatização da STCP e da Metro do Porto, decidiu o Grupo Municipal da CDU solicitar o agendamento extraordinário desta sessão de forma a permitir em tempo útil aprofundar o debate e a assunção de uma posição crítica, conseqüente e verdadeiramente reivindicativa por parte do Município do Porto.

Para a abertura desta discussão sintetizamos um conjunto de tópicos, a saber:

- **A importância vital dos transportes públicos para a cidade e para a região do Porto**

Pensamos que tal não merece contestação. Basta analisar os relatórios da STCP e da Metro e constatar que estas empresas transportaram cerca de 135 milhões de passageiros durante 2013.

Não é pois possível imaginar a vida no Porto sem o contributo que a STCP e a Metro dão para a mobilidade das pessoas e para o meio ambiente.

Sabemos que há quem veja neste serviço público, como noutros, um negócio. Compete aos representantes eleitos da população da cidade do Porto salvaguardar única e exclusivamente os interesses públicos. Lamentavelmente, a coligação Rui Moreira/CDS/PS e o PSD não o têm feito.

- **A STCP e a Metro do Porto foram deliberadamente mal governadas ao longo de anos**

Sendo uma evidência a importância do serviço prestado pela STCP e pela Metro, também o é o facto deste se encontrar em muitos aspectos desfasado das reais necessidades das populações. Há cerca de 140 serviços que todos os dias não são feitos por falta de motoristas. Isto faz com que carreiras que deveriam ter uma frequência de 10 minutos, tenham frequências de 1 hora (ou mais). A título de exemplo, carreiras como a 400, 300, 301, 302... têm, em certas ocasiões, apenas um motorista, quando deveriam ter vários a fazer serviço.

Por outro lado, verificou-se e verifica-se uma política de financiamento que conduziu ao atrofamento do investimento e a um elevado endividamento.

Os sucessivos governos do PS e da coligação PSD/CDS usaram as empresas públicas de transportes para esconder do défice público milhares de milhões de euros.

Ao invés de financiar de forma adequada as empresas públicas de transportes, os governos do PS e do PSD/CDS forçaram ao elevado endividamento destas empresas junto da banca privada, em condições altamente onerosas e injustas.

PS, PSD e CDS, à semelhança do que fizeram com o país, criaram uma dívida tão grande nas empresas públicas de transportes que, actualmente, com o investimento praticamente congelado, a dívida cresce já apenas com os juros, a usura e a especulação financeira.

Olhando para o caso da STCP, com o falacioso argumento que esta empresa era deficitária, escondendo a real razão deste facto, os sucessivos governos impuseram reduções drásticas de pessoal, redução de carreiras e horários, entrega de linhas a privados, a par com o aumento do preço de passes e bilhetes. No que toca à má gestão feita, cabe ainda referir as manobras financeiras que, em alguns casos, roçam a prática criminosa, como os contratos SWAP, transformados em prática corrente.

– O modelo de gestão da Metro do Porto está longe de ser um bom exemplo

Permitam-nos deixar claro que separamos a importância da rede de metro no grande Porto, assim como a exigência do seu alargamento e reforço, da crítica que se impõe ao seu modelo de exploração e financiamento.

Na Metro, a Operação e a Manutenção do material circulante e infra-estruturas, a exploração da publicidade, espaços comerciais e estacionamento estão entregues a uma empresa privada. Consequentemente, a Metro do Porto, na prática, pouco mais é do que uma entidade a quem compete acompanhar a actividade da empresa privada concessionária.

A Metro do Porto é a empresa pública de transportes mais deficitária do país, com uma dívida a rondar os 4 mil milhões de euros, à qual está associada um lucro de centenas de milhares de euros anuais para a Via Porto, actual concessionária.

No plano financeiro esta opção tem-se revelado dramática. Tudo o que a Metro recebe vai para a concessionária, incluindo receitas próprias e indemnizações compensatórias, ao mesmo tempo que a empresa vai acumulando dívida atrás de dívida.

Apesar do seu modelo dito “moderno”, a Metro do Porto não cumpriu as expectativas que existiam, quer no plano financeiro, quer ao nível da expansão da sua rede.

- **Os reais motivos que estão subjacentes à actual tentativa de privatização nada têm a ver com o interesse público**

A privatização das empresas públicas de transportes tem de ser situada num quadro mais vasto de ajuste de contas com as conquistas económicas e sociais do 25 de Abril, de restauração de grandes grupos monopolistas e de crescente promiscuidade entre os partidos do “arco da dívida e da austeridade” e perigosos lobbies económicos e financeiros.

Não é o interesse público que está subjacente a esta opção. No caso dos transportes públicos, como da Saúde, Educação, Segurança Social, Água, Limpeza Pública, entre outros serviços públicos, grandes grupos privados crescem na sombra da redução da oferta pública, muitas vezes beneficiando de escandalosos apoios públicos, transformando aquilo que são serviços fundamentais para a vida das populações em oportunidades de negócio.

Os serviços públicos devem ser prestados por entidades públicas. A sua privatização, qualquer que seja a modalidade escolhida (privatização, concessão, subconcessão, subcontratação ou parcerias público - privadas), introduz sempre factores de afastamento do objectivo destas empresas – prestar um serviço público – e introduz nelas a lógica dominante em qualquer empresa privada – acumular lucros para distribuir pelos seus accionistas. Por outro lado, as privatizações constituem parte importante da explicação para a actual situação de abundância de casos de corrupção e de negócios duvidosos.

- **Os trabalhadores destas empresas apenas podem esperar a deterioração das condições de trabalho**

Na proposta do governo apenas é garantido o que a lei impõe, nada mais do que isso: que os trabalhadores transferidos para as novas empresas o fazem com os direitos que hoje possuem. Tudo o resto são graves e deliberadas omissões.

Por exemplo, a contratação colectiva não é transmitida, alimentando-se inclusivamente a expectativa ao putativo futuro concessionário de que poderá conseguir impor a sua revisão com a perda de direitos para os trabalhadores, criando uma situação particularmente perigosa para os futuros novos trabalhadores, que poderão ser contratados em condições muito inferiores às hoje praticadas. Da mesma forma, os contratos conhecidos dão o direito ao concessionário de rever toda a regulamentação existente na empresa, muita dela directamente relacionada com os trabalhadores, sem qualquer mecanismo que imponha a participação no processo dos trabalhadores e das suas organizações.

O modelo que o governo quer implementar assenta na subcontratação e na precarização da mão de obra. Um dos piores exemplos é a alteração que se pretende operar em Guifões, com

a retirada da manutenção do Metro do Porto à EMEF, empresa detida a 100% pela CP. Assim, a subconcessionária receberia as instalações e equipamentos gratuitamente, tendo apenas que contratar 5 chefias, ficando todo o trabalho operacional, que envolve actualmente 60 trabalhadores especializados, a ser feito através da subcontratação de trabalhadores sem formação específica.

– **Este é um processo que prejudica fortemente os utentes**

Um dos principais elementos do caderno de encargos da STCP é a imposição da redução da sua oferta no imediato, em cerca de 8% no primeiro ano, a par com possíveis novas reduções ao longo do período da concessão. No caso da Metro do Porto, o caderno admite reduções de oferta superiores a 10%.

Não há garantias acerca da evolução futura da qualidade dos serviços. Aliás, o único critério para a selecção dos candidatos à concessão é o preço mais baixo!

Define-se como critério para o pagamento ao concessionário o conceito de veículo/quilometro e não o passageiro/quilometro, permitindo todo o tipo de manipulações por via da redução da lotação dos veículos.

Também ao nível da segurança dos passageiros, são fundadas as preocupações acerca da manutenção dos veículos e da qualidade da mesma, assim como das consequências do agravamento do ritmo e condições de trabalho de motoristas e maquinistas.

– **O erário público será ainda mais lesado**

Sendo certo que o principal problema financeiro das empresas de transportes se coloca ao nível da sua dívida e não da sua operação, o facto é que estas dívidas vão continuar no pós-privatização à responsabilidade do Estado, portanto, os contribuintes vão continuar a pagar, e muito caro, as consequências de anos e anos de subfinanciamento.

Gaba-se o Governo que as empresas públicas deixam de receber indemnizações compensatórias. No entanto, os concessionários privados têm garantidos à partida, no caso da STCP, 46,5 milhões de euros (4 vezes mais do que a empresa hoje recebe), e no caso da Metro do Porto, 35,5 milhões de euros (valor 3 vezes superior ao que a empresa hoje recebe).

O resultado será que a Metro do Porto e a STCP continuarão a acumular mais e mais dívida...

- **O Sr. Presidente da Câmara do Porto esteve demasiado tempo em silêncio e quando falou não defendeu convenientemente a cidade e a região**

O Dr. Rui Moreira aparentemente despertou tarde para este tema. Apesar das intenções do Governo serem conhecidas há longo tempo, só muito recentemente é que se ouviu uma opinião pública do Presidente da Câmara do Porto.

Por diversas vezes, quer na Assembleia Municipal, quer na Câmara, a CDU questionou o Sr. Presidente da Câmara sobre esta matéria. Obtivemos sempre como resposta que este era um assunto a ser tratado pelo Conselho Metropolitano. E assim, o tempo foi passando até chegarmos ao ponto de ter que debater versões finalizadas de cadernos de encargos tão más como as que temos. Tiramos as nossas conclusões sobre o silêncio prolongado do Dr. Rui Moreira. Não foi esquecimento nem distracção. Foi uma opção deliberada. O governo agradece!

Lançamos várias vezes o repto ao Sr. Presidente da Câmara: defenda os interesses da população do Porto! Em relação aos fundos comunitários afirmou que era necessário falar “antes que seja tarde de mais”. Mas, na primeira fase deste processo, a Câmara do Porto foi uma espectadora e não uma interveniente.

Referindo-se ao alegado processo negocial entre a tutela e as autarquias, afirma a Câmara do Porto num comunicado pago com os dinheiros de todos nós na imprensa do passado dia 23 de Agosto, que “consequiram-se...cedências importantes”.

Tal levou a Câmara do Porto, conjuntamente com as demais câmaras da área metropolitana, a dar uma “violenta abstenção” à proposta do governo.

Para usar uma frase popular, isto representa “uma mão cheia de nada e outra mão cheia de coisa nenhuma”!

Sobre uma das ditas “conquistas”, a equidade nos investimentos em Lisboa e no Porto, não foi nada difícil ao governo aceder a esta proposta. Provavelmente até agradeceu e será dos poucos compromissos que cumprirá. É fácil. Basta não investir nem no Porto, nem em Lisboa. Assim, está garantida a tão propalada equidade.

Esta alegada “vitória” do Dr. Rui Moreira traz-nos à memória recordações do processo de colocação de portagens nas SCUT. Na época, o Dr. Rui Rio admitia portagens no grande Porto se estas fossem colocadas em todo o país, procurando transformar em algo positivo uma injustiça alargada a outros. Infelizmente, parece que o Dr. Rui Moreira se posiciona em termos análogos.

- **Nos termos propostos pelo governo, o debate não é entre municipalização e privatização, mas apenas entre várias formas possíveis de privatização dos transportes públicos**

Muita tinta tem corrido sobre a discussão acerca das vantagens e desvantagens da participação das autarquias, nomeadamente câmaras e órgãos metropolitanos, na gestão das empresas públicas de transportes. É, sem dúvida, uma discussão interessante e importante. Mas não exactamente essa a questão que se coloca no actual momento.

Não estamos a colocar em alternativa as situações “puras”, de gestão privada ou de gestão pública municipal, conforme se pode confirmar nas declarações do Dr. Rui Moreira em que afirmou que *“se a empresa fosse municipal admitia concessionar o serviço”* ou nas notícias que dão conta de contactos entre a Câmara do Porto e privados para eventuais sub-concessões ou candidaturas conjuntas. Em boa verdade, estamos, de facto, apenas a escolher a modalidade de privatização!

Colocar a Câmara do Porto ou um conjunto de câmaras municipais num papel de sub-contratante de privados para prestar um serviço público num formato obrigatoriamente pior e mais reduzido, não é ajudar nem os utentes, nem os trabalhadores das actuais empresas, nem defender o Poder Local Democrático.

Num cenário teórico da entrega da concessão da STCP à Câmara do Porto, importa ter presente que esta não faria o que bem entendesse, mas estaria maneada pelo colete de forças definido pelo Governo.

Neste contexto, a chamada municipalização, não é uma oportunidade, mas antes um presente envenenado, que confrontaria as autarquias com compromissos para os quais não têm vocação nem meios, num quadro em que os sucessivos governos têm reduzido as transferências financeiras para o Poder Local. Corresponderia a um verdadeiro atoleiro de problemas e a um erro de dimensões históricas.

Pensamos que as Câmaras e órgãos metropolitanos podem e devem ter um papel importante na definição das opções das empresas públicas de transporte, competindo ao Estado Central garantir o seu adequado financiamento. Aliás, por exemplo, quando foi assinado o acordo entre Mário Lino e Rui Rio que formalizou a redução da participação dos autarcas na gestão da Metro do Porto, alertamos, praticamente sozinhos, para as consequências dessa opção. Na época, PSD, CDS, PS defenderam acerrimamente a inevitabilidade desta redução de influencia das câmaras municipais na gestão da Metro.

Tenha-se igualmente em conta que não faz sentido uma gestão por um município de uma matéria que envolve vários concelhos.

Por fim, a estes elementos, juntam-se ainda diversos erros processuais grosseiros.

Em conclusão, só há uma “saída limpa”: a anulação da decisão de privatização da STCP e da Metro do Porto tomada recentemente pelo Governo, cujos termos seguramente todos reconhecem ser negativos. É essa a posição que colocamos à consideração da Assembleia Municipal.

A aprovação desta deliberação representará um forte sinal de inconformismo perante uma tão grave intenção. Estamos certos que dessa forma a Assembleia Municipal do Porto dará um importante contributo na defesa do serviço público de transportes.

Ainda vamos a tempo de travar este ataque à cidade e à região do Porto.

Muito obrigado.

Disse.