

NOVOS AUMENTOS NOS PREÇOS DOS TRANSPORTES E UM PLANO ESTRATÉGICO DO GOVERNO PSD/CDS QUE SÓ AGRAVA OS PROBLEMAS DO SECTOR E DOS PORTUGUESES**RESUMO DESTE ESTUDO**

O “Plano Estratégico de Transportes” do governo PSD/CDS, com 93 págs., foi publicado no Diário da República (Resolução do CM 45/2011). É um plano que não resolve os problemas do sector, apenas os agrava. Os portugueses já começaram a sentir as suas consequências, primeiro, através de um aumento dos preços dos transportes em Set.2011 que atingiu, em média, 15%, tendo alcançado em alguns títulos 25% e, a partir de 1.2.2012, por meio de um nova subida, em média, de 5% que, no caso do passe só de Metro (Lx) atinge 21% e, no de estudantes e pessoas com mais de 65 anos, alcança os 50%. São aumentos brutais que atingem mais quem menos tem.

Um dos problemas mais graves das empresas públicas de transportes em Portugal, com efeitos graves na sua sustentabilidade financeira, e que o Plano do governo PSD/CDS vai agravar, é a reduzida utilização do transporte colectivo público, como consequência da política dos sucessivos governos de promoção do transporte individual rodoviário (entre 1991 e 2011, o peso do transporte individual aumentou de 24% para 44% na AML, e a situação actual é ainda mais grave). Em média, apenas 23,3% da oferta de transportes de 7 empresas publicas, que possuem uma oferta de 26.667 milhões lugares.Km por ano, é utilizada o que acarreta também elevadíssimos custos para o país, porque resulta da utilização intensa do transporte individual rodoviário, que é um transporte altamente poluente, caro, e gerador de forte dependência externa relativa a uma fonte de energia cara e esgotável. Os aumentos brutais dos preços dos transportes decididos por este governo, assim como o objectivo de que devem cobrir a totalidade dos custos eliminando as indemnizações compensatórias, a redução da oferta de transportes, bem como a suspensão de todos investimentos em infra-estruturas e na modernização do material circulante mostram que o objectivo do governo não é promover a utilização do transporte colectivo, mas desincentivá-lo.

O governo fala muito de uma divida incomportável das empresas públicas de transporte que atingiu, em 2010, 16.700 milhões €. No entanto, “esquece-se” sistematicamente de informar que a maior parte dessa divida resulta dos sucessivos governos, incluindo os do PSD/CDS, com Manuela Ferreira Leite como ministra das Finanças, ter sistematicamente violado a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres. No próprio Plano Estratégico de Transportes o governo PSD/CDS é obrigado a reconhecer esse facto assim: “ *A divida histórica das empresas do SEE de transportes públicos terrestres resulta, em parte, da concretização de projectos de investimento da responsabilidade do Estado*” (pág. 45). No entanto, com o objectivo de manipular a opinião pública contra o sector público de transportes, para mais facilmente o privatizar e entregar a grupos económicos, oculta o facto de ser, na verdade, uma divida do Estado transferida para as empresas. O governo PSD/CDS nos seus ataques aos trabalhadores das empresas públicas de transportes responsabiliza-os também da situação em que se encontram as empresas e afirma textualmente o seguinte: “ *Vamos acabar com as regalias. De forma transversal ao sector e aos diferentes níveis laborais*” (pág 93 do Plano Estratégico de Transportes). E para isso pretende declarar as empresas em situação económica difícil e suspender os contratos colectivos de trabalho. No entanto, também aqui se esquece de dizer que o maior problema para estas empresas não são as despesas com pessoal mas sim os incomportáveis encargos financeiros que resultam precisamente do próprio governo violar a lei (também o fez no OE-2012). No período 2006/2010, as empresas públicas de transportes foram obrigadas a suportar encargos financeiros no valor de 2.754 milhões € devido ao facto do governo não ter cumprido as obrigações que constam da própria lei. Este valor é significativamente superior à totalidade das despesas com pessoal destas empresas, no mesmo período, as quais somaram 2.413 milhões €, ou seja, menos 341 milhões € que o encargos financeiros deste período. E tenha-se presente que nas despesas com pessoal estão incluídas também as despesas com as administrações.

No Plano Estratégico de Transportes do governo PSD/CDS existem mais duas lacunas graves que não são casuais. A primeira, são as PPP que constituem um negócio ruinoso para o Estado, mas altamente lucrativo para as concessionárias, porque têm sempre garantida uma receita certa paga pelo Estado, mesmo quando as previsões de tráfego não são alcançadas. E apesar do “Memorando do FMI/BCE/CE” referir, no ponto 3.18, que as PPP seriam avaliadas e, eventualmente, renegociadas, o certo é que, com o consentimento da própria “troika”, isso tem sido sistematicamente adiado e o governo já nem fala disso. A segunda, refere-se à necessidade de serem assinados com as administrações destas empresas contratos de prestação de serviço público, onde conste o custo por lugar-Km oferecido a ser atingido, o preço que os utentes pagarão fixado pelo Estado, e a parcela que cabe ao Estado pagar através de indemnizações compensatórias que é uma forma de tornar o transporte mais acessível à população, promovendo a sua utilização. Foi a inexistência destes contratos de serviço público, criticada pelo Tribunal de Contas, que tornou possível os actos de má gestão que caracteriza a administração destas empresas pelos “ *boys partidários*”, o que contribuiu para os elevados prejuízos apresentados.

Durante vários anos, e nomeadamente na legislatura 2005/2009 em que participamos todos os anos, na Assembleia da República, no debate do Orçamento do Estado, sempre nos opusemos e denunciámos a política errada de transportes do governo, a qual inevitavelmente acabaria por determinar consequências graves para o país e para os portugueses como está a acontecer. Essa política traduzia-se pela promoção quer do transporte rodoviário em prejuízo do transporte ferroviário e marítimo, quer do transporte individual em prejuízo de transporte colectivo público. A face mais visível e mais desastrosa dessa política errada foi a multiplicação da construção de auto-estradas (AE), com elevados e seguros lucros para as grandes empresas de construção civil, que transformou Portugal num dos países da U.E. com maior número de Kms de AE/100.000 habitantes, cujos custos insuportáveis os portugueses já estão a sentir duramente. Esta política provocou uma profunda distorção em todo o sistema de transportes nacional com custos elevados em termos de dependência energética (mais de 40% da energia primária importada é gasta no transporte rodoviário), de poluição, e de custos para os contribuintes e para os utilizadores dessas auto-estradas. O Plano Estratégico de Transportes do governo PSD/CDS não resolve nenhum desses graves problemas; até os agrava, com custos elevadíssimos para o país e para os portugueses como a análise desse Plano revela.

O PLANO DE TRANSPORTES DO PSD/CDS NÃO PROMOVE O TRANSPORTE COLECTIVO, ATÉ O DESINCENTIVA, E VISA APENAS PREPARAR AS EMPRESAS PÚBLICAS PARA A PRIVATIZAÇÃO

Um dos problemas mais graves que enfrentam as empresas públicas de transportes, com efeitos na sua sustentabilidade financeira, é a reduzida utilização do transporte colectivo público em Portugal, como consequência da política dos sucessivos governos de promoção do transporte individual rodoviário. O quadro 1, construído com dados do Plano Estratégico de Transportes (PET), mostra a elevada subutilização da oferta de transporte das diferentes empresas.

QUADRO 1 –Oferta e procura de transportes das empresas públicas em 2010

| EMPRESAS | Oferta Transporte Milhões lugares.Km | Procura Transporte Milhões passageiros.Km | DIFERENÇA entre Oferta e Procura - Milhões lugares.Km não utilizados | Quota utilizada da oferta de transportes |
|--------------------------|---|--|---|---|
| Carris | 3.276 | 795 | 2.481 | 24,3% |
| Metro Lisboa | 4.673 | 866 | 3.807 | 18,5% |
| STCP (Porto) | 2.607 | 389 | 2.218 | 14,9% |
| Metro Porto | 1.464 | 267 | 1.197 | 18,2% |
| Transtejo/Soflusa | 544 | 182 | 362 | 33,5% |
| CP | 14.103 | 3.718 | 10.385 | 26,4% |
| SOMA | 26.667 | 6.217 | 20.450 | 23,3% |

FONTE: Plano Estratégico de Transportes -Setembro 2011 – Ministério da Economia e do Emprego

Em média, apenas 23,3% da oferta de transportes das empresas Carris, Metro de Lisboa e do Porto, STCP, Transtejo, Soflusa e CP é utilizado o que, como é fácil de concluir, para além de criar problemas graves em termos de sustentabilidade financeira a estas empresas também acarreta elevadíssimos custos para o país, porque está associado a utilização intensa do transporte individual rodoviário, que é um transporte caro, altamente poluente e gerador de forte dependência externa relativa a fontes de energia esgotável. Perante uma situação com esta gravidade seria de esperar que um Plano Estratégico de Transportes contivesse medidas para inverter esta situação e mesmo para a resolver. Ora o Plano Estratégico de Transportes do governo PSD/CDS ignora totalmente este grave problema e as soluções nele contidas apontam na direcção oposta, desincentivando mesmo a utilização do transporte de passageiros público. Os sucessivos e elevadíssimos aumentos dos preços dos transportes decididos por este governo, a redução da oferta de transportes, assim como a suspensão de todos investimentos na rede e na modernização do material de transporte mostram que o objectivo do governo não é promover a utilização intensa do transporte colectivo, nomeadamente o público, mas sim tornar as empresas públicas “apetecíveis” ao capital privado para depois a sua gestão e exploração ser entregue a grupos económicos privados. Mas as medidas com esse objectivo não se limitam a estas.

O ABSURDO DE UMA POLITICA DE TRANSPORTES COLECTIVOS PÚBLICOS ASSENTE EM TARIFÁRIOS QUE CUBRAM A TOTALIDADE DOS CUSTOS COMO PRETENDE O GOVERNO PSD/CDS

No ponto 4.5 da Resolução do Conselho de Ministros que aprovou o PET, em relação à política de preços pode-se ler o seguinte: “*Tarifário: adequação dos tarifários ao custo efectivo do serviço prestado e aos valores médios equiparáveis europeus, ajustados pela paridade de poder de compra*”, ou seja, os preços pagos pelos utentes devem suportar a totalidade dos custos e ainda por cima devem ser equiparáveis aos preços médios dos países da U.E. sem ter em conta os

baixos salários pagos em Portugal cuja diferença não é, na sua totalidade, compensada pela paridade do poder de compra. É evidente que este governo, cego pela ideologia neoliberal, não compreende o que deve ser uma política que, por um lado, promova o transporte colectivo de passageiros e, por outro lado, torne este transporte acessível a todos os portugueses, garantindo a todos idênticas condições de mobilidade, em que as indemnizações compensatórias, na medida que torna os transportes mais acessíveis para a população, são um instrumento importante de promoção do transporte público colectivo. O objectivo é garantir, no futuro, lucros aos privados.

Para se poder compreender o carácter absurdo desta política tarifária interessa recordar a tendência que se tem verificado em Portugal na utilização dos diferentes modos de transporte. E embora ainda não estejam disponíveis os dados relativos a 2011, no entanto é de prever que a situação actual ainda seja mais grave do que a revelada pelos dados do quadro 2.

Quadro 2- Evolução do peso dos diferentes modos de transporte utilizados pela população no seu movimento pendular diário nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto entre 1991 e 2001

| MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS | AM LISBOA | | AM PORTO | |
|-------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | 1991 | 2001 | 1991 | 2001 |
| TRANSPORTE COLECTIVO | | | | |
| Autocarro, eléctrico, Metro | 36,0% | 25,0% | 35,0% | 23,0% |
| Comboio | 10,0% | 10,0% | 2,0% | 2,0% |
| Transporte colectivo empresa/escola | 5,0% | 2,0% | 5,0% | 3,0% |
| SUBTOTAL - Colectivo | 51,0% | 37,0% | 42,0% | 28,0% |
| TRANSPORTE INDIVIDUAL | | | | |
| Automóvel ligeiro como condutor | 20,0% | 39,0% | 18,0% | 42,0% |
| Automóvel ligeiro como passageiro | 4,0% | 5,0% | 5,0% | 7,0% |
| SUBTOTAL - automóvel | 24,0% | 44,0% | 23,0% | 49,0% |
| Motociclo ou bicicleta | 2,0% | 1,0% | 7,0% | 3,0% |
| A pé | 21,0% | 16,0% | 27,0% | 19,0% |
| Outro | 2,0% | 2,0% | 1,0% | 1,0% |
| SUBTOTAL | 25,0% | 19,0% | 35,0% | 23,0% |
| TOTAL | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

Fonte: Movimentos Pendulares – AM Lisboa e AM Porto – 2003 - INE

Os dados oficiais do INE revelam uma perda acentuada do peso do transporte colectivo em benefício do transporte individual entre 1991 e 2001, com custos sociais e económicos para o País extremamente elevados. Assim, em 1991, em cada 100 pessoas que se deslocavam na AM de Lisboa, 51 utilizavam o transporte colectivo; e na AM do Porto 42. Em 2001, na AM de Lisboa esse número já tinha baixado para 37 e na AM do Porto era apenas 28 em cada 100. Em contrapartida, a importância do transporte automóvel ligeiro aumentou significativamente. Assim, em 1991, em cada 100 pessoas que se deslocavam na AM de Lisboa, 24 utilizavam automóvel ligeiro, e na AM do Porto 23 utilizavam também automóvel ligeiro. Em 2001, na AM de Lisboa esse número já tinha aumentado para 44 e na AM do Porto para 49 por cada 100. A perda de importância do transporte colectivo em Portugal é grave, ainda mais num país com escassos recursos e onde a qualidade de vida dos trabalhadores é a mais baixa dos países da União Europeia dos 15 países.

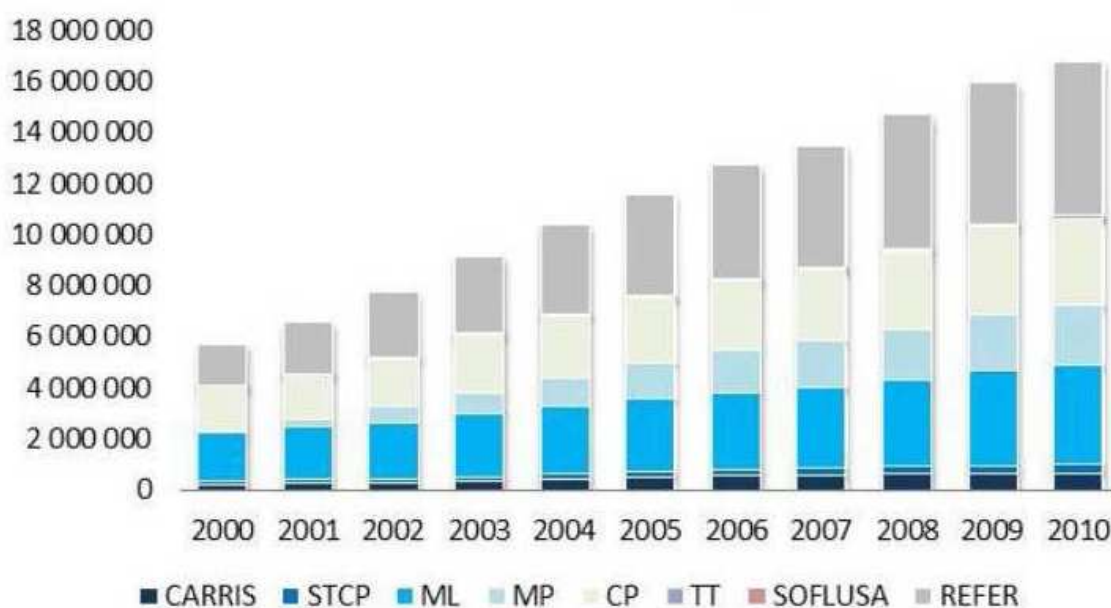
É evidente que a política tarifária que o governo PSD/CDS já começou a por em prática com consequências graves para os portugueses, com o objectivo de preparar estas empresas para uma 2ª fase, a implementar ainda em 2012, que é a privatização da sua gestão e exploração assegurando aos privados elevados lucros, só poderá afastar mais portugueses do transporte colectivo público, promovendo assim o transporte rodoviário individual com elevados custos para o país e para os utentes. O único factor que contrabalança é o aumento das dificuldades que enfrentam as famílias, o que dificultando a utilização do transporte individual que é caro, poderá também afastá-las do transporte público devido ao aumento incontrolável dos preços.

O ENDIVIDAMENTO DAS EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES PROVOCADO PELO GOVERNO POR AS TER UTILIZADO PARA REDUZIR O DÉFICE ORÇAMENTAL

Como o próprio governo PSD/CDS é obrigado a reconhecer, “a dívida histórica das empresas do SEE de transportes públicos terrestres resulta, em parte, da concretização de projectos de investimento da responsabilidade do Estado” (pág. 45 do Plano Estratégico de Transportes) o que obrigou as empresas, pelo facto do Estado se ter recusado a financiar como constava da própria lei e por não possuírem meios financeiros próprios, a endividarem-se fortemente como revela o gráfico1.

Gráfico 1- Endividamento do SEE dos transportes públicos terrestres

Endividamento Sector Público de Transportes: 2000-2010



FONTE : Plano Estratégico de Transportes – Horizonte 2011-2015

Em 2010, a dívida das empresas públicas de transportes atingia 16.700 milhões €. Este elevado montante de dívida resultava do facto do governo se recusar a cumprir a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres que, como o próprio governo PSD/CDS referia, dispunha que “O Investimento necessário à construção de infra-estruturas, enquanto bens e activos do domínio público, é uma responsabilidade do Estado” (pág. 43 do Plano Estratégico de Transportes). Para isso o Estado cobra todos os anos o Imposto sobre Veículos e sobre Produtos Petrolíferos arrecadando um volume muito grande de receitas como revelam os dados do quadro 3.

Quadro 3 – Receitas do Imposto sobre Produtos Petrolíferos e sobre Veículos no período 2009-2012

| IMPOSTOS | 2009 Milhões € | 2010 Milhões € | 2011 Milhões € | 2012 Milhões € | TOTAL Milhões € |
|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| ISP | 2.434 | 2.423 | 2.321 | 2.276 | 9.454 |
| IA /ISV | 693 | 797 | 692 | 744 | 2.926 |
| SOMA | 3.128 | 3.220 | 3.013 | 3.020 | 12.381 |

FONTE: Relatórios do Orçamento do Estado : 2009-2012 - Ministério das Finanças

Só entre 2009 e 2012 o Estado arrecadará 12.381 milhões € de impostos que incidem sobre veículos e produtos petrolíferos que, em princípio, deviam ser utilizados para construir e fazer a manutenção das infra-estruturas de transportes. E estes valores ainda não incluem o IVA cobrado sobre veículos assim como o imposto de circulação que reverte para as Autarquias. Outro aspecto importante que revela o gráfico 1, e que desmente o actual governo PSD/CDS, é o facto do vertiginoso endividamento destas empresas não se ter verificado apenas com governos PS. No período 2002/2004, em que estiveram em funções governos PSD/CDS, com Manuela Ferreira Leite em ministra das Finanças, o endividamento das empresas públicas de transporte também aumentou a um ritmo significativo. A memória do PSD/CDS parece ser curta.

OS ENCARGOS FINANCEIROS PAGOS PELAS EMPRESAS PÚBLICAS DE TRANSPORTES SÃO MUITO SUPERIORES ÀS DESPESAS COMO PESSOAL

Contrariamente à mensagem que o governo e os seus defensores nos media tem procurado fazer passar junto da opinião pública, visando manipular esta, as graves dificuldades financeiras que enfrentam as empresas públicas não têm como origem as despesas com pessoal, mas fundamentalmente os encargos financeiros inoportáveis causados pelos sucessivos governos com objectivo de transferir uma parcela importante dos défices orçamentais para estas empresas, como prova o quadro 4 construído com dados constantes dos seus Relatórios e Contas.

Quadro 4 – Encargos Financeiros e Despesas com Pessoal das empresas publicas dos transportes no período 2006-2010

| EMPRESAS | ENCARGOS FINANCEIROS Milhões € | | | | | | DESPESAS COM PESSOAL Milhões € | | | | | |
|--------------------|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | TOTAL | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | TOTAL |
| REFER | 195 | 228 | 262 | 174 | 183 | 1.042 | 93 | 86 | 92 | 99 | 95 | 465 |
| CP | 89 | 128 | 148 | 137 | 164 | 666 | 140 | 134 | 141 | 192 | 191 | 798 |
| CARRIS | 20 | 26 | 34 | 42 | 43 | 164 | 101 | 88 | 72 | 81 | 84 | 426 |
| Metro do Porto | 42 | 62 | 69 | 60 | 108 | 341 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 30 |
| STCP | 8 | 11 | 26 | 10 | 28 | 83 | 40 | 38 | 39 | 41 | 40 | 198 |
| Transtejo/Softlusa | 3 | 3 | 5 | 5 | 6 | 21 | 14 | 14 | 14 | 14 | 14 | 70 |
| Metro de Lisboa | 70 | 72 | 83 | 101 | 110 | 436 | 83 | 89 | 81 | 88 | 88 | 427 |
| TOTAL | 427 | 530 | 627 | 529 | 642 | 2.754 | 477 | 455 | 444 | 520 | 517 | 2.413 |

FONTE : Relatórios e Contas : 2006-2010

Só no período 2006/2010, as empresas públicas de transportes foram obrigadas a suportar encargos financeiros no valor de 2.754 milhões € devido ao facto do governo não ter cumprido as obrigações que constam da própria lei. Este valor é bastante superior à totalidade das despesas com pessoal destas empresas no mesmo período, que somaram 2.413 milhões €, ou seja, menos 341 milhões € que o encargos financeiros deste período. E tenha-se presente que nas despesas com pessoal estão incluídas também as despesas com as administrações destas empresas.

O PLANO ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES DO GOVERNO PSD/CDS IGNORA A NECESSIDADE DE REVER RAPIDAMENTE AS PPP QUE É ACTUALMENTE O CANCRO DO SECTOR DOS TRANSPORTES

No Plano Estratégico de Transportes do governo PSD/CDS existem também duas lacunas graves que não são casuais, e dizemos que não casuais porque elas mexem com os interesses dos grupos económicos e dos “boys” partidários. A primeira refere-se à necessidade de rever os contratos das Parcerias Públicas Privadas (PPP) que são um negócio altamente lucrativo para os grupos económicos, mas ruinoso para o Estado. O segundo, refere-se à necessidade de serem assinados com as administrações destas empresas contratos de prestação de serviço público, onde conste o custo médio por lugar.Km destas empresas, o preço que pagarão os utentes, fixado pelo Estado, e qual a parcela que caberá ao Estado pagar através de indemnizações compensatórias. Foi precisamente a inexistência destes contratos de serviço público, apontado várias vezes pelo Tribunal de Contas, que tornou possível os inúmeros actos de má gestão que tem caracterizado a gestão das administrações partidárias nomeadas pelos sucessivos governos, contribuindo também para os elevados prejuízos apresentados por estas empresas..

As PPP têm constituído um negócio ruinoso para o Estado, mas altamente lucrativo para as concessionárias, sendo uma das mais importantes a Mota-Engil, porque têm sempre garantida uma receita certa mesmo que as previsões de tráfego não sejam alcançadas ou quando se verifica uma quebra acentuada no tráfego, como actualmente sucede. E isto porque existe um anexo que o governo PSD/CDS se tem recusado a divulgar (é confidencial para proteger os interesses dos grupos económicos), que contém as chamadas “Tarifas diárias de disponibilidade” (o contrato e aditamentos estão já disponíveis em <http://www.dgpf.pt/parcerias-publico-privadas/lista-ppp-e-concessoes>). E, embora não se conheça o conteúdo desse anexo, no entanto a base deve ser a seguinte: se o tráfego diário previsto (e é diário por beneficiar mais o concessionário) não for atingido o Estado garante uma receita correspondente a esse tráfego, assegurando assim um lucro certo ao concessionário. Na maioria dos casos esse valor de tráfego previsto nunca é alcançado. O próprio Plano Estratégico de Transportes refere dois casos, o do Metro Sul Tejo, em que a previsão de procura era de 88 milhões de passageiros Km por ano, e só transportou 33% daquele valor; e o do Metro do Mondego, em que a previsão era de 65.000 passageiros dia útil valor que não foi alcançado. A mesma situação se verifica em relação a esmagadora maioria das PPP rodoviárias, ou seja, em relação às concessões feitas a grupos económicos da exploração gestão das auto-estradas. É evidente, que isto está a causar um elevado custo para os contribuintes, pois o Estado continua a financiar os lucros desses grupos económicos, facto este que o governo procura ocultar, ficando muito menos para pagar as infra-estruturas e as indemnizações compensatórias às empresas de públicas de transporte para assim promover o transporte colectivo público, e contribuir para reduzir o défice externo e o endividamento do país. Apesar do “Memorando do FMI/BCE/CE” referir, no ponto 3.18, que as PPP seriam avaliadas e, eventualmente, renegociadas, o certo é que, com o acordo da própria “troika”, isso tem sido sucessivamente adiado e o governo já nem fala disso. Mais uma vez os lucros são protegidos em prejuízo de quem trabalha.

Eugénio Rosa, edr2@netcabo.pt, 27.1.2012