

**As mentiras do Governo
e as verdadeiras razões
dos brutais aumentos de preços
de Agosto de 2011**

Índice:

Introdução

I – O problema da dívida das Empresas Públicas de Transportes

Mais de 10 anos de desorçamentação

O Subfinanciamento crónico destas empresas ao longo dos últimos 20 anos

II - A “solução” do Governo não resolve o problema da dívida! Só prepara as privatizações!

Aumentar preços e reduzir salários não equilibra as empresas, é a usura que as desequilibra!

O objectivo é preparar as privatizações, à custa dos utentes, dos trabalhadores e do Estado

III - Preços ao nível dos custos? E os ganhos?

IV - Distribuição das receitas do passe social: governo continua a manter regras que prejudicam as empresas públicas!

V - Aumentar Preços já para Privatizar depois: o exemplo da Fertagus (operador privado da linha ferroviário sobre o Tejo)

VI – Aumentos de 15% que chegam aos 25%

VII – Privadas também aumentam brutalmente os preços! O verdadeiro objectivo destes aumentos fica provado: o roubo aos utentes!

Introdução

Na sequência do Acordo assinado entre a troika estrangeira (FMI/BCE/UE) e a troika portuguesa (PS/PSD/CDS) com o objectivo de salvar os banqueiros nacionais e internacionais, está em curso um brutal assalto aos rendimentos dos trabalhadores e do povo português.

Ao contrário do que tentam convencer-nos, não estamos perante nenhuns sacrifícios pedidos em nome de um futuro melhor. Estamos perante um roubo aos trabalhadores e ao povo para manter os privilégios de uma classe parasitária que se alimenta da especulação e dos rendimentos de capital.

É por isso que para os trabalhadores e para o povo é sempre a roubar – roubam no subsídio de natal, roubam com o aumento do IMI, do IRS e do IVA, roubam com o aumento das taxas na saúde, roubam com o congelamento de salários, roubam nas indemnizações em caso de despedimento, roubam nas pensões – e para os banqueiros, para os grupos económicos, para os capitalistas em geral, é sempre a “incentivar” – 12 mil milhões para aumentos de capital na banca, menos despesas com salários e indemnizações, oferta de milhões aos accionistas das empresas onde o Estado liquidou as suas *golden shares*, oferta de empresas públicas a preço de saldo, etc.

É neste quadro que se integra, em primeiro lugar, o brutal aumento de preços nos transportes que entra em vigor a 1 de Agosto. Um aumento anunciado como de 15%, mas que atinge para muitos utentes o valor real de 25%. Um aumento que é, antes de mais nada, mais um roubo aos trabalhadores e ao povo, que é quem usa os transportes públicos.

Mas um aumento que, na medida em que também tem como objectivo real a facilitação das futuras privatizações dos transportes públicos, se insere igualmente na ofensiva geral em curso, onde todas as actividades estratégicas da nossa economia estão a ser transferidas para a propriedade dos grandes grupos económicos, na esmagadora maioria dos casos estrangeiros.

Mas o Governo, nesta como noutras matérias, apresentou um conjunto de justificações para este aumento brutal. Como sempre que se pretende manipular as populações, tratam-se de mentiras grosseiras misturadas com uns pózinhos de verdade. Este dossier procura demonstrar a falsidade da campanha manipuladora em curso.

I O problema da dívida das Empresas Públicas de Transportes

Lê-se no comunicado do Governo, do Ministério da Economia, que anuncia os aumentos de preços: «*Como é de conhecimento público, as empresas públicas do sector dos transportes encontram-se numa situação económica e financeira extremamente difícil com uma dívida total de 16 800 milhões de euros, valor que triplicou no espaço de apenas 10 anos, que tem sido em parte suportado pelos contribuintes e que representa já cerca de 10% do PIB. Esta dívida acumulada, que na sua maioria serviu para financiar os défices de exploração, traduz-se num montante anual de encargos com juros que, em 2010, ascendeu a 590 milhões de euros. A soma dos prejuízos (resultados líquidos negativos) destas empresas atingiu já, no mesmo ano, 940 milhões de euros.*»

Num comunicado do Ministro da Economia, este rebaixa-se à categoria de demagogo que manipula os números para tentar iludir as massas.

A mentira mais descarada está contida na frase «*Esta dívida acumulada, que na sua maioria serviu para financiar os défices de exploração*». Porque não foram os défices de exploração os responsáveis pela dívida das Empresas Públicas ter atingido o valor que atingiu. Foram antes de mais as opções políticas dos sucessivos governos, opções que este governo mantém e agrava!

Mais de 10 anos de desorçamentação

Em primeiro lugar, uma dívida desta dimensão foi criada pela **opção de retirar do Orçamento de Estado os investimentos na infra-estrutura de transportes**, passando essa despesa para as empresas públicas obrigando-as a recorrer ao crédito. Toda a construção do Metro do Porto, toda a ampliação da Rede do Metropolitano de Lisboa a Amadora, Odivelas, Santa Apolónia e Aeroporto, todo o investimento ferroviário dos últimos 10 anos, tudo foi, no essencial, feito recorrendo ao crédito pelas empresas públicas, obedecendo às orientações dos sucessivos governos! Os governos impuseram essas opções por duas razões essenciais: para esconder a verdadeira dimensão do défice público (que até o ano passado, não incluía as dívidas das Empresas Públicas) e para criar um novo mercado à banca, que encontrou nas empresas públicas um cliente avalizado pelo Estado com quem ganhou milhões na usura. Perto de dois terços da dívida das Empresas Públicas de Transportes resulta dessa desorçamentação decidida pelos Governos do PS e do PSD!

O facto de as obras serem anunciadas pelos Governos, inauguradas por Secretários de Estado, Ministros e Presidentes da República contribui para alimentar a ilusão que era também o Orçamento de Estado que pagava essas obras. Como demonstraremos com exemplos concretos, mais de 10 mil milhões de investimento público estratégico foram realizados pelas Empresas públicas sem financiamento Estatal, com os Governos a mandarem-nas recorrer ao crédito e criando a dívida actual.

Num exemplo estudado pelo próprio Tribunal de Contas (2), o Metropolitano de Lisboa, só no período entre 2003-2007, realizou investimentos de 508 milhões de Euros, dos quais apenas 208 milhões foram objecto de subsídios ao investimento (onde 135 milhões de fundos comunitários). Ou seja, em cinco anos, **realizou 300 milhões de euros de investimentos públicos plenamente assumidos pela sua estrutura financeira**. O Passivo nesse período agravou-se 765 milhões de euros, pois a esses 300 milhões somaram-se o pagamento de 436 milhões de euros de juros. Com a contribuição do défice de exploração para o crescimento desta dívida a ser de apenas 30 milhões!

Um outro exemplo que podemos dar, recorrendo aos dados constantes na Direcção Geral do Tesouro e Finanças (3), a REFER realizou durante os anos de 2008 e 2009 investimentos em infra-estruturas de longa duração no valor de 1,815 mil milhões de euros. Nesse mesmo período, recebeu do Orçamento de Estado 79,761 Milhões de Euros. O diferencial -1,735 Mil Milhões €! - foi suportado pela REFER recorrendo a empréstimos bancários. Aliás, vejam esta citação do relatório e contas de 2010 da REFER: «O investimento executado pela REFER, em 2010, foi coberto em 2% pelo Estado, através do capítulo 50º do OE, em 24% por fundos comunitários, em 1% por protocolos com entidades terceiras e os restantes 73% com recurso a financiamentos contratados pela empresa.»

Para terminar, veja-se esta citação do Relatório do Tribunal de Contas sobre a Metro do Porto (4); «Entre 2003 e 2008, esta empresa recebeu 62 milhões de euros do Orçamento do Estado para financiar os projectos de investimento que totalizaram, naquele período, 1 528,9 milhões de euros, sobretudo para a concretização e funcionamento da 1ª fase da sua rede.»

O Subfinanciamento crónico destas empresas ao longo dos últimos 20 anos

Em segundo lugar, e só em segundo lugar, essa dívida resulta do **subfinanciamento crónico destas empresas ao longo dos últimos 20 anos, da falta de cobertura dos défices de exploração**. Mas mesmo aqui não são tanto os défices de exploração que fazem crescer o passivo, mas os juros sucessivos que têm sido pagos pelas empresas, numa espiral em crescimento permanente. A cada ano, as empresas somam ao passivo o défice de exploração desse ano, mais os juros sobre os défices de exploração passados. É por isso que a CP, tendo pago 160 milhões de juros em 2010, vai pagar 180 milhões de juros em 2011 – é que ao passivo anterior soma-se-lhe o resultado negativo de 2010 (195 milhões, dos quais 160 milhões de juros e só 35 milhões de défice de exploração), com empréstimos sucessivos para pagar juros de empréstimos anteriores, até rebentar.

Mas esta situação, de subfinanciamento crónico das Empresas Públicas de Transportes, que tem sido denunciado pelos utentes e pelos trabalhadores há anos, não correspondeu a qualquer poupança. Foi uma política duplamente errada, pois não só provocaria, mais tarde ou mais cedo, a insustentável situação financeira das Empresas Públicas de Transportes, como revela a total incompreensão dos sucessivos governos para o papel dos sectores estratégicos na economia. É que a política de subsidiação dos preços dos transportes, de forma a promover a sua utilização massiva, é do maior interesse nacional, e não representa um custo, mas um investimento público altamente vantajoso, por exemplo, traduzindo-se numa muito significativa redução da factura de importação de petróleo, e em melhorias ambientais e na qualidade de vida das populações muito significativas.

O parágrafo citado do comunicado do Governo termina com a frase «A soma dos prejuízos (resultados líquidos negativos) destas empresas atingiu já, no mesmo ano (2010), 940 milhões de euros.» Mais uma vez, o demagogo a tentar assustar as massas. Mesmo que acreditemos neste número, o próprio comunicado refere que desse passivo 590 milhões são de juros pagos. Sobram 350 milhões de Euros. Parece muito, mas repetimos o que dissemos atrás, nestes 350 milhões de euros está, além dos défices de exploração, todo o investimento pago realizado em Portugal no ano de 2010 no sistema de transportes! E só a REFER realizou 406 milhões de euros de investimento em 2010. Porque os défices de exploração, esses até estão a diminuir, e são verbas de outra dimensão.

II

A solução do Governo não resolve o problema da dívida! Só prepara as privatizações!

Continuando a citar o Comunicado do Ministério da Economia, encontramos mais uma pérola de demagogia: «*Face a esta situação [a dívida das empresas públicas], a política do Governo para o sector assenta nos seguintes princípios: a) Atingir o equilíbrio operacional daquelas empresas, actuando em duas vertentes globais: (i) racionalização de custos e promoção da eficiência; e (ii) ajuste tarifário de molde a evoluir para uma cobertura dos custos efectivamente incorridos na prestação do serviço público, numa lógica de rede de cobertura nacional; (...)*»

Aumentar preços e reduzir salários não equilibra as empresas, é a usura que as desequilibra!

Começemos pelo primeiro pressuposto: o Governo pretende resolver o problema da situação financeira das empresas públicas através da redução de custos, da eficiência e do aumento de preços. Pura demagogia, que só pode enganar quem perder a noção das escalas. Vejamos o que significa este linguajar pseudo económico no concreto das empresas.

No caso da CP, as suas contas de 2010 estruturam-se da seguinte forma:

Receitas de Tráfego	238 Milhões €
Subsídios à Exploração	35 Milhões €
Despesas com pessoal	122 Milhões €
Despesas com fornecimentos e serviços	165 Milhões €
Encargos com Juros	160 Milhões €
Resultado	- 195 Milhões €

Sem atacar o problema da dívida e do investimento, como pretende o Governo atingir o equilíbrio orçamental? Se não pagar salários nenhuns, a empresa continuaria a ser deficitária em 73 Milhões €, até mais porque em 2011 os juros serão de 180 milhões pelo menos. Pelo aumento das tarifas? Com 15% teríamos um acréscimo de 35 milhões de Euros (ou seja um resultado negativo de mais de 160 Milhões), que nunca serão tanto, pois quanto maior o aumento de tarifas maior será a diminuição da procura. Seria necessário um aumento bruto de 85% das receitas para alcançar esse equilíbrio – mas isso é impossível.

E sem esquecer uma outra realidade: é que ao falar de equilibrar as contas públicas de todas as Empresas, a REFER, cujos únicos clientes são a CP, a CP Carga, a Fertagus e a Takargo teria de quase triplicar o preço com que cobra a circulação ferroviária na sua infra-estrutura. E nesse caso a CP teria de arranjar ainda mais 100 milhões de Euros (a CP pagou 49,329 Milhões de Euros em 2010)!

Vejamos as contas do Metropolitano de Lisboa (2009, porque 2010 não estão publicadas)

Receitas de Tráfego	58 Milhões €
Subsídios à Exploração	28 Milhões €
Despesas com pessoal	73 Milhões €
Encargos com Juros	101 Milhões €
Resultado	- 149 Milhões €

Da mesma forma, também no Metropolitano de Lisboa, se os seus trabalhadores trabalhassem todo o ano sem receber qualquer salário, a empresa continuaria com um resultado negativo superior a 76 Milhões de Euros. Só a impossível quadruplicação da receita poderia equilibrar as contas. Mesmo parando totalmente o investimento na expansão da rede, é tal o peso da dívida que essa realidade não se alteraria em nada. Também aqui é o peso da usura bancária que desequilibra as contas.

Aliás, e ao contrário do que têm afirmado os sucessivos Governos, é crescente a produtividade dos trabalhadores das Empresas Públicas, que apesar de verem os seus salários e direitos sucessivamente atacados, têm assegurado níveis cada vez superiores de satisfação dos utentes. Um exemplo disto mesmo é o caso do Metropolitano de Lisboa, onde em 1997 havia 77 trabalhadores por cada quilómetro de linha em funcionamento e hoje existem apenas 41, e onde em 1997 cada trabalhador do Metro equivalia a 76 000 passageiros transportados, e hoje equivale a 108 000!

E assim, de igual forma, poderíamos continuar empresa por empresa demonstrando o absurdo da posição expressa pelo Ministério da Economia.

A ideia de que um aumento de preços, por maior que seja, resolveria o problema criado às empresas públicas por 20 anos de opções políticas erradas, é outro absurdo, é pura demagogia para alimentar títulos bombásticos na comunicação social, no sentido de responsabilizar por este aumento o carácter público destas empresas. Um acréscimo de 10 milhões às receitas do Metropolitano de Lisboa, por exemplo, não alteraria a questão que o próprio governo coloca - os custos do passivo acumulado e a falta de cobertura dos défices de exploração e dos investimentos que estão a ser desenvolvidos. O discurso do Governo é pura demagogia!

O objectivo é preparar as privatizações, à custa dos utentes, dos trabalhadores e do Estado

Mas o Ministério da Economia tem um plano racional para o sector. Errado mas racional. E esse plano é promover a todo o custo a privatização destas empresas limpas de encargos financeiros. E o aumento de preços é uma condição indispensável para a privatização. É que o que o Governo quer privatizar é a exploração comercial destas empresas de transportes, ou seja, manter nas empresas públicas o passivo, as despesas

de manutenção e de investimento, e entregar apenas a exploração aos privados – tal como já acontece hoje no Metro do Porto. Ou seja, o plano do Ministério da Economia é o plano das Empresas Privadas de Transportes, da Barraqueiro, da multinacional francesa Transdev e da multinacional alemã DB/Arriva (que detém 30% do capital da Barraqueiro).

No caso do Metro do Porto, por de baixo de uma multidão de siglas e empresas (Metro do Porto, Normetro, ViaPorto, Prometro, etc.), a realidade é a de uma empresa pública, a Metro do Porto, que assume a responsabilidade da construção e manutenção da infraestrutura, que paga o leasing do material circulante e ainda paga à subconcessionária privada (hoje a Prometro, do grupo Barraqueiro, que detém a ViaPorto, ontem a Normetro do grupo Transdev). E paga à subconcessionária privada mais do que recebe de receitas. Ficando tudo o resto para ser resolvido pelo recurso ao crédito.

O modelo do Ministério da Economia (das Empresas Privadas) para o futuro do sistema de transportes públicos é similar – manter no Estado o passivo acumulado, a manutenção da infraestrutura e o investimento no seu desenvolvimento, os serviços claramente deficitários, e passar para a exploração privada as concessões potencialmente lucrativas. E aí, o aumento de preços é uma necessidade – das privadas.

Por exemplo, da CP, os privados apenas querem a CP Lisboa e a CP Porto, responsáveis por 85% dos passageiros que esta transporta, e com um resultado operacional negativo de apenas 11 e 7 milhões de euros respectivamente. Com o aumento de preços, a redução brutal do preço da força de trabalho (por via de despedimentos assumidos pelo Estado e a contratação de mão-de-obra mais barata e precarizada), a redução/liquidação de serviços sem potencial lucrativo e o aumento das indemnizações compensatórias, estas empresas serão um bom negócio para estes capitalistas. À custa dos utentes, dos trabalhadores e do Estado.

Mas a dívida, que diz o Ministério ser a justificação para este processo de privatizações, ficaria aonde depois das privatizações? No privado é que não, claro! Ficaria nas partes das empresas públicas que não forem privatizadas, ou seria assumida directamente pelo Estado. Ficaria onde sempre esteve: no Estado! E os juros brutais que estão a ser pagos? Continuariam a ser pagos pelo Estado. E os investimentos futuros? Continuariam a ser pagos pelo Estado! Porque as privatizações não resolvem o problema da dívida, antes pelo contrário, pois a rentabilidade dos investimentos realizados será entregue aos capitalistas. Ou seja, estamos perante o prosseguir do saque!

A dívida das Empresas Públicas foi criada intencionalmente pelos sucessivos Governos. Cabe ao Governo sanear financeiramente as empresas públicas em vez de gastar dezenas de milhares de milhões de euros a sanear bancos privados!

III Preços ao nível dos custos? E os ganhos?

Prossegue o comunicado do Ministério da Economia «*Os actuais níveis de preços, que ao longo de muitos anos tiveram actualizações inferiores à inflação, estão hoje muito abaixo dos custos efectivamente incorridos pelas empresas na prestação do serviço público, gerando assim enormes desequilíbrios que, se não forem corrigidos, continuarão inevitavelmente a ser suportados por todos os contribuintes.*»

Primeiro, os preços têm tido nos últimos anos, actualizações muito superiores à inflação. Para ser mais exacto, os preços dos transportes aumentaram em média o dobro da taxa de inflação. Só entre 2004 e 2011 (sem contar o próximo aumento!), o bilhete de Metro de 1 zona passou de 0,65 para 0,90€, um aumento de 38%, e o L1 passou de 31 para 40,10 €, um aumento de 29%. Enquanto a taxa de inflação foi de 17%! Sem esquecer que os salários nem sequer têm aumentado ao nível da inflação...

Em segundo lugar, a lógica subjacente ao parágrafo, a de que **o custo de produção dos serviços de transportes devem ser suportados pelos seus utilizadores, é pura e simplesmente uma idiotice neoliberal**, típico de economistas que de economia não percebem nada, e só vêm os mecanismos de rentabilização dos capitais a que estão ligados.

Desde logo, porque há ganhos no desenvolvimento do sistema de transportes públicos que são gerais, abrangem e beneficiam toda a sociedade, e nem sequer são contabilizáveis. Por exemplo, a redução da importação de energia e de automóveis, a redução dos custos de produção, a melhoria do ambiente, a melhoria do ordenamento e circulação nas cidades, o ordenamento do território, são ganhos desse tipo.

Exactamente porque existem estes ganhos, o que é preciso é uma crescente utilização dos transportes públicos. Aliás, num país importador de petróleo, e quando esta matéria-prima entrou num processo irreversível de aumento de preços face à diminuição crescente das reservas, esta necessidade é mesmo estratégica. Mas uma das condições para o aumento da utilização dos transportes públicos **é uma política de preços e serviços que estimule e promova a sua utilização.**

O Estado, quando promove essa política de preços e serviços, não está a desperdiçar dinheiro, está a investir no presente e futuro do país. Não está a dar nada a um conjunto particular de cidadãos, mas a prestar um serviço a todos. Não em nome de quem usa esse transporte, mas em nome de toda a sociedade.

Por exemplo, uma das teses que surge associada a esta visão é a de que as populações do interior não têm que pagar os prejuízos das empresas de Lisboa. Como em Lisboa se diz que as linhas do interior dão todas prejuízo, e o melhor é fechá-las. Estas lógicas, criadas para virar populações contra populações, assentam sempre na manipulação da informação – que é fornecida conforme os interesses económicos – e enfermam sempre de um defeito: esquecem que os ganhos de cada região do país são ganhos de todos!

Mas para o Ministério da Economia, ou seja, para os capitalistas, o que não permite a apropriação de lucros por eles não serve para nada. E com estas teses, vão afundando o país.

IV

Distribuição das receitas do passe social: governo continua a manter regras que prejudicam as empresas públicas!

Na "AUDITORIA AO METROPOLITANO DE LISBOA, EPE" (5) de 25 de Fevereiro de 2010 do Tribunal de Contas podemos ler:

«Só em 2008, o Metropolitano, de acordo com os seus cálculos, deixou de arrecadar 12 milhões de euros devido ao modelo de repartição da receita dos passes intermodais e combinados ser, ainda hoje, efectuada com base em dados estatísticos resultantes de um inquérito datado de 1989 e, por consequência, fortemente desajustado da realidade.

De facto, nas duas décadas que se seguiram àquele ano, o Metropolitano de Lisboa mais do que duplicou a sua oferta de transporte, tendo a procura atingido, em 2007, cerca de 179,7 milhões de passageiros transportados, ou seja, mais 42,7 milhões do que os registados na estatística de 1989.

Ademais, é inexplicável a contínua apatia e delonga, por parte do Estado, em sanear esta situação, que muito prejudica as suas empresas públicas de transporte colectivo e, em particular, o Metropolitano de Lisboa, pese embora tal situação já tenha sido denunciada quer em relatórios de auditoria do Tribunal de Contas, nomeadamente com recomendações para correcção daquele procedimento, quer, ainda, em trabalhos efectuados pela Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais (actual IMTT), os quais corroboram o desajustamento das quotas em vigor, existindo, ainda, fortes probabilidades de a manutenção dessa repartição estar a permitir que as empresas públicas estejam a financiar os operadores privados.»

E este Governo, que carrega nos utentes um aumento superior a 15%, continua a não rever esta situação, onde o próprio Tribunal de Contas reconhece que as empresas públicas estão a financiar as privadas! Para termos uma ideia do que esta verba significa, com o aumento em curso o Metro (se se mantivesse o mesmo número de passageiros) registaria um aumento de cerca de 10 milhões por ano nas suas receitas. Ou seja, menos do que é desviado das suas contas a cada ano em benefício das empresas privadas só pelo passe social. Mas aqui, o Governo nada faz, e prefere continuar a carregar nos trabalhadores e no povo!

V

Aumentar preços já para Privatizar depois: o exemplo da Fertagus (operador privado da linha ferroviário sobre o Tejo)

Operando em condições muito mais favoráveis que as Empresas Públicas, a Fertagus é um bom exemplo do que significarão as privatizações. Ela opera em condições mais favoráveis porque todo o investimento necessário à exploração comercial foi efectuado pelo Estado e pelas empresas públicas (a construção da linha, das estações, da catenária, da sinalização e a compra do material circulante, tudo foi pago pela REFER e pela CP ou pelo Orçamento de Estado, num investimento público superior a mil milhões de euros). Ou seja, a Fertagus não tem dívida que carregue as suas contas: mas só porque os Governos impuseram essa dívida às empresas públicas e aos contribuintes, em mais um roubo descarado!

Mas operando em condições muito mais favoráveis, pratica preços que são quase o dobro dos da CP, como se pode ver na comparação que se anexa:

Estações (distância até Entrecampos)	Bilhete Simples	Assinatura de Linha
Fertagus - Pragal (10,9Km)	1,70 €	35,80 €
CP – Queluz/Belas (10,8 Km)	1,30 €	22,75 €
Fertagus – Fogueteiro (21,3 Km)	2,70 €	59,55 €
CP – Alverca (22,6 Km)	1,80 €	37,45 €
Fertagus – Coima (26,4 Km)	2,95 €	69,90 €
CP – Sintra (26,1 Km)	1,80 €	37,45 €
Fertagus – Setúbal (52,6 Km)	4,05 €	111,00 €
CP – Azambuja (47,6 Km)	2,10 €	47,80 €

E apesar destes preços, e apesar de não ter realizado investimentos nenhuns, a Fertagus dá prejuízo, e só consegue acumular lucros para os seus accionistas porque o Estado lhe entrega todos os anos milhões em indemnizações compensatórias (9,7 milhões em 2011), tendo recebido mais de 180 milhões de euros nos últimos 7 anos!

Como tem acontecido com todos os sectores privatizados da nossa economia, o que já é privado demonstra que as privatizações ficam mais caras ao Estado, mais caras aos Utentes, e só beneficiam quem passa a acumular lucros – os seus accionistas. Enviando cada vez mais o nosso país para o abismo!

VI Aumentos de 15% que chegam aos 25%

O Governo anunciou «a fixação em 15,0% da percentagem máxima de aumento médio» dos títulos de transporte. Afinal, esta linguagem significava que muitos utentes iriam suportar aumentos de 20 e 25%! Veja-se o quadro anexo.

	Julho de 2011	Agosto de 2011	% Aumento
L1	40,10	46,10	14,96%
L12	48,30	55,55	15,01%
L123	55,00	63,25	15,00%
Carris - Tarifa Bordo Autocarro	1,50	1,75	16,67%
Bilhete Eléctrico de Santa Justa	3,00	5,00	66,67%
Metro – 1 zona	0,90	1,05	16,67%
ML 30 dias Urbano	19,55	23,90	22,25%
CP Lisboa – Passe Zona 1	22,75	28,50	25,27%
CP Lisboa - Bilhete Zona 2	1,40	1,70	21,43%
CP Porto – Passe Zona 1	23,85	28,6	19,92%
Tratejo - Cacilhas-C.Sodré, passe dias uteis	13,9	16,6	19,20%
STCP - T1 10 viagens	7,5	9	20,00%

VII

Privadas também aumentam brutalmente os preços! O verdadeiro objectivo destes aumentos fica provado: o roubo aos utentes!

Todas as justificações do Ministério da Economia para este aumento de preços incidem nas dificuldades das empresas públicas. Já demonstrámos a falsidade destes argumentos. Mas há um dado decisivo, final, que comprova essa falsidade e é fornecido pelo próprio Ministério da Economia: É que as empresas privadas de transportes também aumentam os preços de forma brutal!

Falamos de aumentos entre os 6% e os 15%, que abrangem todos os títulos das operadoras privadas e os passes combinados com as operadoras públicas. Publicamos desde já as tabelas de aumentos na Fertagus e dos combinados da Rodoviária de Lisboa (grupo Barraqueiro).

Lisboa para	bilhete Jul.11	Bilhete Ag.11	Aumento
pragal	1,70 €	1,80 €	5,88%
fogueteiro	2,70 €	2,85 €	5,56%
coina	2,95 €	3,15 €	6,78%
setubal	4,05 €	4,30 €	6,17%

Lisboa para	Passe Jul.11	Passe Ago.11	Aumento
pragal	35,80 €	38,5	7,54%
fogueteiro	59,55 €	64	7,47%
coina	69,90 €	75,15	7,51%
setubal	111,00 €	119,3	7,48%

Título	Ju. 11	Ag. 11	Aumento
RL1/Carris	36,1	41,5	14,80%
RL3/Carris	47,35	54,35	14,80%

- (1) http://www.portugal.gov.pt/pt/GC19/Governo/Ministerios/MEE/ObrasPublicasTransportesComunicacoes/Notas/Pages/20110721_MEE_OPTC_Precos_Transportes_Publicos.aspx
- (2) http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2010/audit-dgtc-rel007-2010-2s.pdf
- (3) <http://www.dgtf.pt/> (consultar SEE/REFER)
- (4) http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2010/audit-dgtc-rel012-2010-2s.pdf
- (5) http://www.tcontas.pt/pt/actos/rel_auditoria/2010/audit-dgtc-rel007-2010-2s.pdf

Contributo para uma discussão séria sobre as Empresas Públicas de Transportes.

Produção:

Federação dos Sindicatos de Transportes e Comunicações (FECTRANS/CGTP-IN);

Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário (SNTSF/CGTP-IN);

Sindicato dos Trabalhadores Rodoviários Urbanos de Portugal (STRUP/CGTP-IN);

União dos Sindicatos de Lisboa (USL/CGTP-IN);

Movimento dos Utes dos Serviços Públicos (MUSP);

Comissões de Utes das Linhas de Sintra, Azambuja e Cascais;

Comissões de Trabalhadores da CP, Metropolitano de Lisboa e Carris.