

STCP e Metro: e se estragássemos o negócio ao Governo?

Show Author Info?:

0

Artigos relacionados:

[STCP/Metro do Porto: cordão humano contra a privatização](#) [1]

Author(s):

[José Soeiro](#) [2]

O processo não começou agora. Primeiro, foi a degradação dos serviços. Entre 2011 e 2014, as transferências financeiras do Estado para os STCP diminuíram em 7 milhões de euros (de 19 para 12 milhões). Entretanto, aumentou o preço dos bilhetes e dos passes, foram extintas 12 linhas, a empresa perdeu cerca de duas centenas de motoristas e as condições de trabalho foram degradadas. Conclusão: todos os dias dezenas de autocarros ficam parados nas estações de recolha sem terem quem os conduza, as carreiras não são cumpridas e as pessoas ficam uma eternidade nas paragens. Em alguns casos, descarregam o descontentamento nos motoristas, e nem sempre pacificamente [3]. Apesar de não terem culpa nenhuma, e de serem vítimas dessa mesma degradação, são eles quem dá a cara todos os dias pela empresa quando conduzem os autocarros.

Depois, foi o concurso de concessão, quer dos STCP quer da Metro. O Governo afiançava que com os privados é que ia ser, como se uma empresa de outro país se fosse constituir em mecenas dos portuenses. Pelo contrário, o caderno de encargos previa a possibilidade de extinguir mais linhas, eliminar percursos, alterar a frota e diminuir os critérios ambientais, em empresas que eram justamente reconhecida pelo seu bom desempenho nesta área (por exemplo, mais de metade dos autocarros da STCP são movidos a gás natural, que é menos poluente, o que lhe valeu até prémios internacionais). O concurso começou com um prazo de 50 dias, foi prolongado para 90 e pelo caminho o governo alterou várias vezes os seus termos, desenhando-o ao sabor das exigências e dos interesses dos privados, em benefícios extra de cerca de 27 milhões de euros, investigados pelo Tribunal de Contas [4].

Acontece que correu tudo ao contrário do que tinham planeado. E finalmente quando o consórcio catalão Ferrocarril Metropolità de Barcelona e Transportes Ciutat Comtal saltou fora, parecia haver uma oportunidade de retomar o bom senso e suspender todo o processo. Mas eis que o Secretário de Estado decide anunciar atamancadamente uma concessão sem concurso, por ajuste direto e feita em 12 dias (oito dias úteis). Lançada à pressa, ao arrepio do Conselho Metropolitano do Porto, sob o protesto dos autarcas, dos trabalhadores, dos utentes e em vésperas das eleições. Eduardo Vítor Rodrigues, presidente da Câmara de Gaia, dizia o óbvio: para a concessão de um restaurante de praia é preciso um concurso público internacional, mas para a concessão de duas empresas com este peso o Governo

acha-a dispensável. Também Rui Moreira afirmava estar "frontalmente contra", dado "não estarem a ser defendidos os interesses dos utentes e do município".

É verdade. A concessão põe em causa a mobilidade dos cidadãos, não garante o carácter público do serviço e significa basicamente que os nossos impostos passarão a pagar uma renda aos privados para no final termos um serviço pior e amputado.

É certo também que todo este processo, que procura apresentar a concessão como um facto consumado, é um insulto aos mínimos de transparência e de seriedade, no modo e no tempo em que é feito. Mas, mesmo que fosse "bem feita", a concessão continuaria a ser errada. Será sempre um bom negócio para os privados (caso contrário estes não estariam interessados), mas muito mau para a vida destas cidade e para quem utiliza os transportes.

Que fazer então perante tamanha prepotência? Um grupo de ativistas do Porto está a preparar uma providência cautelar para suspender o processo [5]. Os autarcas também preparam uma ação judicial. E na próxima terça-feira, dia 1, haverá um cordão humano [6]. É pouco? Talvez. Mas pode ser decisivo. Não seria a primeira vez que as intenções deste Governo saíam derrotadas. E isso sim, seria uma excelente forma de o povo do Porto lhes encerrar o mandato.

Artigo publicado no dia 28 de agosto de 2015 em expresso.sapo.pt [7]

Sumário da Home:

Um ato de desespero para garantir um grande negócio aos privados. Só assim pode ser lida a decisão do Governo de, por ajuste direto, à revelia de todas as regras e contra a opinião de utentes, autarcas (reunidos na passada sexta-feira [8]) e trabalhadores [9], concessionar os transportes do Porto.

Lead:

Um ato de desespero para garantir um grande negócio aos privados. Só assim pode ser lida a decisão do Governo de, por ajuste direto, à revelia de todas as regras e contra a opinião de utentes, autarcas (reunidos na passada sexta-feira) e trabalhadores, concessionar os transportes do Porto.

Sobre o/a autor(a):

- [Biblioteca](#)
- [Agenda](#)
- [Jornal Esquerda](#)
- [Blogosfera](#)
- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

URL de origem: <http://www.esquerda.net/opinioao/stcp-e-metro-e-se-estragassemos-o-negocio-ao-governo/38329?page=0>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/artigo/stcpmetro-do-porto-cordao-humano-contra-privatizacao/38305>

- [2] <http://www.esquerda.net/author/jos%C3%A9-soeiro>
- [3] http://www.dn.pt/inicio/economia/interior.aspx?content_id=4651631
- [4] http://economico.sapo.pt/noticias/tribunal-de-contas-pede-que-metro-do-porto-esclareca-duvidas-sobre-contrato-de-concessao_220822.html
- [5] <http://www.tvi24.iol.pt/politica/metro-do-porto/metro-e-stcp-be-vai-apoiar-providencia-cautelar>
- [6] <https://www.facebook.com/events/1601561046763507/>
- [7] <http://expresso.sapo.pt/blogues/jose-soeiro/2015-08-28-STCP-e-Metro-e-se-estragassemos-o-negocio-ao-Governo->
- [8] <http://expresso.sapo.pt/economia/2015-08-28-Metro-do-Porto-e-STCP.-Autarcas-a-uma-so-voz-contr-a-ajuste-direto>
- [9] <http://www.tvi24.iol.pt/economia/comissao-de-trabalhadores/trabalhadores-da-stcp-criticam-mascara-do-ajuste-direto>