

Em Inglaterra, nos tempos idos da senhora Thatcher, as privatizações eram a flor na lapela de qualquer neoliberal que se prezasse. Foi assim que os transportes ferroviários ingleses foram privatizados.

Foi assim que por toda a Europa se começou a preparar o mesmo caminho, as empresas ligadas à ferrovia foram retalhadas: infraestruturas, manutenção, reparação, serviço comercial, cada sector para seu lado.

E em Portugal, não se ficou por aqui, foram criadas novas empresas, novamente retalhadas, mais unidades de negócio, por tudo e por nada, mercadorias para um lado passageiros para outro, cada empresa com a sua administração e com os seus prémios: a cada boy o seu quinhão. Os passivos da CP e da Refer nunca pararam de aumentar, à conta disto o sector financeiro rouba ao erário público milhões e milhões de euros todos os anos só em juros.

A CP, proprietária dos comboios, nunca se entendeu com a Refer, proprietária das linhas. A CP vende um serviço pelo qual não se pode responsabilizar, pois os comboios circulam nas linhas de outra empresa, as estações são da outra, as salas de espera também são da outra empresa e os conflitos têm sido vários, tapados com a peneira da tutela.

Entretanto, em Inglaterra, como sabemos, os transportes ferroviários foram renacionalizados, problemas de segurança e de qualidade do serviço assim o ditaram. Em Portugal percorreu-se todo o caminho necessário para oferecer ao capital as partes lucrativas da ferrovia. Não são parvos, porque se não tiverem garantia de lucro aplica-se a receita Fertagus. Como todos nós sabemos, e não nos esquecemos disso com toda a certeza, o Estado garante ao grupo Barraqueiro a quantia que faltar.

E eis-nos chegados ao célebre PEC. O Governo precisa de dinheiro, precisa de vender, está na altura de activar o plano do bloco central, que os governos do PS e do PSD e do CDS vinham preparando há algum tempo, há alguns anos atrás. Assim, apontam para privatizações no sector ferroviário.

A CP - Carga, que é do sector das mercadorias como sabemos, onde já mexe a Mota-Engil, do ex-ministro Jorge Coelho, através da empresa Takargo. A EMEF, manutenção e reparação de tudo o que é material circulante e única empresa detentora de know-how capaz de responder às necessidades da CP - a contabilidade da EMEF tem sido construída ao sabor dos interesses da proprietária CP, menos custos para a EMEF logo menos dívida. Concessão de linhas, está-se mesmo a ver o capital privado a querer explorar a linha do Oeste ou a linha da Beira Baixa, por exemplo, tão bom coração que eles têm... Ou explorar a linha do Tua, esse ameaçado património histórico e toda uma região exemplarmente tratado no célebre documentário, que muitos conhecerão: "Pare Escute e Olhe"

Mas vamos ao que mais interessa, em primeiro lugar as questões de segurança. É com toda a certeza pacífico entre todos nós que a circulação ferroviária exige níveis de segurança

muito altos, que se torna difícil garantir com vários operadores na mesma linha. O mesmo se passa com a segurança do material, que actualmente é assegurada pela EMEF, que é uma empresa conhecedora de todo o material, com experiência e acima de tudo com uma percentagem elevada de estabilidade no emprego, condição fundamental para assegurar níveis de segurança condizentes com as exigências, factor que o sector privado não assegura e muito menos com as actuais leis do trabalho, como sabemos.

O Governo, na minha opinião, parece brincar com o fogo. É sabido que o Estado financia o transporte ferroviário, em particular nas grandes metrópoles, através do passe social, e como sabemos que isso conta na contabilidade das famílias. No actual contexto é impensável que este financiamento possa desaparecer ou sequer baixar, quando o que é justo é o seu alargamento, aliás, o Bloco de Esquerda tem-se batido pelo alargamento do passe social até ao Entroncamento. A pergunta que se impõe é se estão estes eventuais privados dispostos a transportar aos preços actualmente em vigor ou se já estão de mão estendida para o Estado, o tal Estado que supostamente impede o livre funcionamento da economia.

Quanto à qualidade veja-se a cobertura territorial do transporte ferroviário, o abandono a que ficou sujeito já há alguns anos o interior do país: fecharam-se as linhas, fecharam-se as estações, circulam nestas linhas os comboios com menos qualidade, com menos conforto, com sérias dificuldades inclusive do cumprimento daquilo a que é obrigatório do ponto de vista dos horários. É o desinvestimento acelerado com as consequências conhecidas, um país quase todo plantado à beira-mar e o abandono das populações inteiras do interior do país. Este é o resultado das políticas que os governos dos últimos anos têm feito em Portugal.

Alguém duvida que estas políticas agora agravadas com o PEC levam à degradação do serviço público e à entrega aos privados de tudo o que der lucro? Que vai fazer o Governo em relação aos elevadíssimos passivos das empresas? Os privados não os vão assumir - pudera! - os milhões são muitos, é um facto, e eles estão ali para assumir lucros e não prejuízos.

E em relação aos investimentos previstos? Não sabemos. 400 milhões de euros em material circulante; renovação das linhas do Oeste, do Douro, de parte da Beira Baixa, do ramal de Leixões, Tua, Tâmega, Corgo; a oficina de vagões da EMEF; tudo isto são compromissos já assumidos por este Governo e por Governos anteriores. Provavelmente são mais promessas para não cumprir ou serão compromissos esquecidos.

O que vai acontecer na ferrovia é o Estado ficar sem as empresas e lá se vão os serviços públicos. Mas fica também sem o dinheiro. O combate ao défice das contas por aqui não se safa.

A aposta na ferrovia como o transporte do futuro corre sérios riscos de ser uma miragem, a segurança vai diminuir, a qualidade vai diminuir, os preços vão aumentar, os direitos dos trabalhadores ferroviários vão ser retirados e o Estado fica sem os anéis e sem os dedos.

Os trabalhadores e as populações vão ter de pedir responsabilidades aos vários partidos pelas consequências da aplicação deste PEC, não pode ser doutra maneira. Veremos porém que as últimas linhas do PEC ainda estarão por escrever, cabe aos cidadãos e às cidadãs escrevê-las, mostrando que querem um país desenvolvido, equilibrado e uma ferrovia ao serviço de todos, com respeito pelos direitos de quem lá trabalha.

Sumário da Home:

O que vai acontecer na ferrovia é o Estado ficar sem as empresas e lá se vão os serviços públicos. Mas fica também sem o dinheiro. O combate ao déficit das contas por aqui não se safa.

Thumbnail Image:



Main Image:



Dossier:

Dossier 125: Privatizações na ferrovia [2]

- Biblioteca
- Agenda
- Jornal Esquerda
- Blogosfera

- [Comunidade](#)
- [Revista Vírus](#)
- [Wikifugas](#)
- [Ficha Técnica](#)

URL de origem: <http://www.esquerda.net/dossier/o-estado-fica-sem-os-an%C3%A9-e-sem-os-dedos>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/file/comboio1jpg-0>

[2] <http://www.esquerda.net/topics/dossier-125-privatiza%C3%A7%C3%B5es-na-ferrovia>