

2015

Comissão de Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.



[SUBCONCESSÃO/ PPP / PRIVATIZAÇÃO]

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

Índice

Introdução.....	5
1 – Fundamentos políticos, apresentados pelo governo, para a atribuição da subconcessão a privados	6
1.1 - Saber e testar se os privados fazem melhor e mais barato que o público.....	6
1.2 - Garantir que o Estado não gastará mais dinheiro com os transportes públicos.....	7
2 – Enquadramento legal do processo.....	7
2.1 – Do texto do concurso	7
2.2 – Não conformidade legal do processo em curso	8
2.3 - Posições políticas conhecidas.....	8
3 - Objeto da Subconcessão	9
3.1 - Objeto da Subconcessão	9
3.2 – Excluídos da Subconcessão	9
3.2.1 – Material Circulante.....	9
3.2.2 – Remodelação e expansão da Rede.....	9
3.2.3 – Participadas do Metro.....	10
3.2.4 – Património imobiliário da Empresa	11
3.2.5 – Serviços específicos de articulação internacional	11
3.3- Implicações	11
4 – Prazos.....	12
4.1 - Para apresentação da proposta	12
4.2 - Do contrato de subconcessão.....	12
4.3 - Período de transição	12
4.4 -Período de funcionamento normal.....	12
5 – A entidade jurídica que vai gerir o contrato	13
5.1 - Sociedade subconcessionária - objeto social e sede.....	13
5.2 - Capital social e capital próprio.....	13
5.3 - Marca Metro	13
5.4 – Subcontratação	14
5.5 - A Subconcessionária tem de preparar a compilação dos regulamentos.....	14
6 – Financiamento	15
6.1 – Retribuição anual da subconcessionária	15

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

6.1.1 - Constituem-se como receitas pagas pela Empresa Pública	15
6.1.2 - Como receitas diretas e exclusivas do privado	15
6.1.3 – Como receitas diretas do Estado.....	16
6.1.4 - A Subconcessionária pode ainda propor a criação ou atualização de títulos de transporte.....	16
6.2 – Acertos, penalidades e níveis de desempenho.....	16
6.2.1 – Integração de Recursos Humanos	16
6.2.2 – Penalidades e níveis de desempenho	16
6.3 - Cláusula “Cheque em Branco”	17
6.4 – Resgate	17
6.5 - Reposição do Equilíbrio Financeiro	18
6.6 - Alguns apontamentos simples	18
6.6.1 - Operação.....	18
6.6.2 - Financiamento.....	19
7 – Operação do sistema	20
7.1 Serviço a prestar pela Subconcessionária - Operação do Sistema Metro	20
7.2 - Serviço a prestar pela Subconcedente.....	21
7.3 - Mapa de operação.....	21
7.4 – Oferta da operação.....	22
7.5 – Quem decide a operação	22
8 – Recursos Humanos.....	22
8.1 - Quem e como transitam os trabalhadores.....	23
8.2 - Novas Contratações.....	23
8.3 – Cortes – anuidades e avaliação.....	24
8.4 - Contratação Coletiva	24
8.5 – Direitos dos Trabalhadores	25
8.5.1 - Complementos de reforma	25
8.5.2 - Gratuitidade ou descontos no transporte.....	25
8.5.3 - Refeitório e Subsídio de Refeição.....	25
8.5.4 – Serviços sociais.....	26
8.6 – Do direito à greve.....	26
9 – Omissões, erros e fragilidades no caderno de encargos.....	27
9.1 – Material Circulante	27

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

9.2 - Infraestrutura/Equipamento	28
9.3 - Segurança e vigilância	30
9.4 - Pessoal	32
9.4.1 – Falta de efetivos	32
9.4.2 – Inexistência de obrigação na formação do pessoal	33
9.5 – Operação.....	33
9.6 – Indicadores de controlo	33
10 – Futuro da Empresa Pública	34
10.1 – O futuro financeiro da Empresa Pública.....	34
10.2 - A perda do “ <i>Know-How</i> ”	35
11 – Conclusões.....	35
Anexos	37
Informação de Contacto.....	38
Glossário	39
Mapa identificativo da documentação do Caderno de Encargos	41

Introdução

O documento que agora se torna público: “Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transportes do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.”, foi produzido pela Comissão de Trabalhadores desta Empresa Pública, tendo contado com a prestimosa colaboração de muitos trabalhadores, uns ainda no ativo, outros já na situação de reforma. Optámos por não fazer aqui nenhum tipo de agradecimento individual, já que, a pedido expresso de muitos deles, a sua colaboração se manterá no anonimato.

As colaborações que tivemos resultaram de ofertas generosas, de quem se nos dirigiu, disponibilizando o seu saber, resultado da experiência de uma vida de trabalho, mas também, e sobretudo da sua legítima opinião. Ofereceram-nos o seu valioso tempo, para podermos ter aqui uma análise detalhada das cerca de 10 mil páginas que compõem este Caderno de Encargos. Ajudaram-nos na identificação das questões técnicas e políticas que se devem colocar, em alternativa a esta opção ideológica do Governo. Devemos-lhes, em nome da nossa Empresa, dos nossos trabalhadores, dos nossos utentes e sobretudo do País, o nosso público agradecimento.

Apesar de termos contado com a valiosa colaboração de muitos técnicos especializados, nas diferentes áreas do saber, e com a opinião avalisada de alguns dirigentes sindicais, procurámos produzir um documento em que fique patente uma visão holística da nossa Empresa, numa clara oposição à opção que nos é proposta pelo Governo e fica expressa com o presente Caderno de Encargos.

Esta análise não foi nem fácil nem rápida. Aliás se o Governo e os Conselhos de Administração demoraram mais de um ano a produzir este documento, composto por muitas e variadas peças técnicas, não seríamos nós, que apenas assente na nossa boa vontade, no nosso voluntariado e, sobretudo, no nosso tempo livre, conseguiríamos produzir este trabalho mais rapidamente do que o que fizemos.

Este é um documento que contém os elementos políticos, técnicos e económicos mais determinantes, na nossa apreciação, que poderão servir de base a todos quantos defendem que a nossa Empresa deve continuar na esfera pública.

Defendemos e assumimo-lo, a partir deste nosso documento, que temos uma visão política, diferente da que o atual Governo perfilha. Para a Comissão de Trabalhadores, o Metropolitano de Lisboa deve continuar como uma entidade empresarial una e integrado na esfera pública. Defendemo-lo quer pela especificidade do serviço determinante que presta às populações da área metropolitana de Lisboa, quer pela salvaguarda das necessárias condições de segurança da operação, quer pelos elevadíssimos encargos que um operador pesado desta natureza comporta para o Estado, quer ainda, e sobretudo, porque o transporte público se deve materializar a custos sociais, garantindo à população que o usa, a efetivação do seu direito à mobilidade.

A Comissão de Trabalhadores agradece toda a atenção que possam dedicar a este nosso documento, disponibilizando-nos desde já, para qualquer esclarecimento ou para o aprofundamento de alguma questão.

Muito obrigado.

1 – Fundamentos políticos, apresentados pelo governo, para a atribuição da subconcessão a privados

1.1 - Saber e testar se os privados fazem melhor e mais barato que o público

Um dos grandes objetivos que o Governo defende e tem propagandeado desde o início deste processo é o de que, com a “abertura” aos privados da exploração do transporte em modo Metro, será possível verificar se o privado faz melhor e mais barato que o setor público. Ora avaliando o Caderno de Encargos e o objeto da subconcessão verificamos que não estamos em presença de uma base comparável que nos possibilite a verificação desta premissa no futuro.

De facto, como melhor veremos no ponto 3, ficam excluídas da subconcessão despesas fundamentais, tais como:

- A manutenção do Material Circulante (MC) (incluindo as necessárias adaptações e introdução de melhorias corretivas);
- As obras da nossa superestrutura: remodelação das estações e túneis (incluindo a já programada obra para alargamento do cais da estação de Arroios e a obra das reparações dos túneis das linhas azul, verde e amarela) e obras de expansão da rede (incluindo a da Reboleira, que se encontra na fase final);
- A manutenção de parte significativa do parque imobiliário (faltam no inventário bens imóveis fundamentais, tais como o edifício da Barbosa du Bocage, a Vivenda da Alameda das Linhas de Torres, a Vivenda da Av. Fontes Pereira de Melo, as habitações arrendadas, etc);
- Os encargos da dívida contraída quer para as obras das infraestruturas (*ILD's*, “*Infraestruturas de Longa Duração*”), quer para o MC;

Por outro lado, deixam de ser receitas da subconcedente todas as receitas extra atividade de venda de títulos de transporte, que hoje a Empresa Metro detém, e que são significativas, tais como: os dividendos das suas participadas (Ferconsult, Metrocom e Publímetro); o resultado do arrendamento dos espaços comerciais nas estações e da publicidade nas estações e no MC; os dividendos da utilização dos parques de estacionamento; as contrapartidas da utilização dos túneis e estações para a cobertura das redes móveis de comunicações telefónicas e de dados e ainda do aluguer da fibra ótica instalada nos nossos túneis.

Verificamos, assim estar perante um embuste em que o Governo “vende” a ideia de que será possível comparar resultados e verificar quem é melhor: se o público ou o privado, mas, de facto, é o próprio Governo que se encarrega de não possibilitar essa mesma comparação no futuro. Tanto a nível nacional como Internacional este experiencialismo, já foi testado e os resultados foram muito negativos quer para os trabalhadores dessas empresas, quer para os utentes dos

serviços, tendo-se verificado a degradação das condições de trabalho, do serviço prestado e das condições de segurança.

1.2 - Garantir que o Estado não gastará mais dinheiro com os transportes públicos

Outro dos argumentos apresentados pelo Governo como fundamento da necessidade da subconcessão do transporte em modo Metro aos privados é o de procurar garantir que o Estado deixará de gastar dinheiro com esta função social.

Não cabe aqui a análise inerente ao conceito, quanto a nós, errado de “gastar” dinheiro em transportes públicos, na medida em que devemos considerar os custos relativos à prestação deste serviço como um investimento efetivo que garante, por um lado, o exercício de um direito fundamental, em qualquer sociedade justa, que é o da garantia da mobilidade das populações, mas também, por outro, pelos efeitos diretos e indiretos na economia, desenvolvimento do tecido empresarial, promoção do turismo, poupanças financeiras inerentes aos ganhos energéticos, etc. Contudo, também este argumento se revela falso, sendo facilmente desmontável a partir da constatação de que logo à partida, o Estado mantém as seguintes responsabilidades: pagamento da dívida e os seus encargos; futuras obras de expansão e remodelação da rede; aquisição do novo MC; complementos de reforma devidos aos reformados e trabalhadores no ativo com direito a ele; contrapartidas financeiras resultantes da atribuição de benefícios de transportes que garantem o acesso a toda a população, tais como os Passes Social+, 4/18 ou Sub 23 (redução nas tarifas atribuídas a certos grupos da população, como os mais carenciados, crianças, seniores, estudantes, reformados/pensionistas, que podem chegar aos 60%). Estes encargos que decorrerão por conta exclusiva do Estado serão executados, em nome do Estado, pela Empresa Pública Metropolitano de Lisboa. Ou seja, para todos os efeitos, exceto os propagandísticos, este esforço financeiro continuará, mesmo após a concessão aos privados, a ser feito pelo Estado.

Estamos assim certos de que este processo, a julgar pelas declarações tornadas públicas por representantes do Tribunal de Contas, defendendo que as subconcessões dos transportes tenham de ser “sustentadas” em estudos que estão por fazer, não irá visar este processo.

2 – Enquadramento legal do processo

2.1 – Do texto do concurso

«O contrato de concessão de serviço público de transporte público por metropolitano de passageiros na cidade de Lisboa e em concelhos limítrofes da Grande Lisboa em vigor entre o Estado Português, na qualidade de concedente, e o Metropolitano de Lisboa, E.P.E., na qualidade de concessionário, admite a subconcessão das atividades objeto daquele contrato de concessão; Pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 10/2015, de 6 de março, foi

determinado o início do processo de abertura ao mercado da exploração dos serviços públicos de transporte de passageiros prestados pelas empresas Companhia Carris de Ferro, S.A. e Metropolitano de Lisboa, E.P.E., através da subconcessão desses serviços; (C) Por deliberação do Conselho de Administração do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., foi deliberado promover um concurso público internacional tendente à adjudicação de um contrato de subconcessão respeitante aos aludidos serviços;»

2.2 – Não conformidade legal do processo em curso

Verifica-se que o Decreto-Lei 175/2014 que enquadra o processo de Concessão do ML, não está em conformidade com as conclusões do Parecer 12/2013 da Procuradoria-Geral da República.

De igual modo, não se encontra justificação para não estar a ser cumprido o disposto do Decreto-Lei 111/2012, de 23 de Maio que tem por objeto "A definição de normas gerais aplicáveis à intervenção do Estado na definição, conceção, preparação, lançamento, adjudicação, alteração, fiscalização e acompanhamento global das parcerias público – privadas", que aliás tem prevalência sobre quaisquer outras normas gerais ou específicas pelo disposto no Artigo 3º "Prevalência - O disposto no presente diploma prevalece sobre quaisquer outras normas, gerais ou especiais, relativas a parcerias, tal como definidas no artigo anterior."

2.3 - Posições políticas conhecidas

Vários partidos políticos com assento no parlamento têm vindo a acompanhar o processo da subconcessão do Metro (ML) e têm tomado posições políticas públicas de oposição a este processo, quer apresentando perguntas ao governo, quer em intervenções na AR.

O PCP apresentou um Projeto de Apreciação Parlamentar ao Decreto-Lei que criava o regime jurídico agora utilizado.

O PS anunciou que irá recorrer ao Tribunal Constitucional para anular o processo de concessão do Estado às empresas Metro e Carris, a partir dos seguintes fundamentos: subjugação de direitos das autarquias e o Governo ter legislado sem a devida autorização da Assembleia da República (AR).

A Câmara Municipal de Lisboa (CML), com os votos favoráveis do PS e do PCP comprometeu-se a proceder à contestação jurídica destes fundamentos.

Também a Área Metropolitana da Lisboa (AML) aprovou em 19 de março de 2015, um documento, em que, a propósito da proposta de Lei 45/2015 que altera o regime jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, se manifesta contrária a este modelo de subconcessão em curso.

Estas posições demonstram que vários quadrantes políticos e sociais estão cientes da importância da defesa e manutenção dos transportes na esfera pública.

3 - Objeto da Subconcessão

3.1 - Objeto da subconcessão

A partir do texto do programa do concurso verifica-se que apenas são alvo do processo de subconcessão a Exploração do Transporte Metro, a atividade comercial e a manutenção da infraestrutura e do sistema de apoio à exploração.

«Exploração: a realização de todos os serviços, trabalhos, fornecimentos e demais prestações necessárias e/ou convenientes: (i). para a prestação do serviço de transporte público por metropolitano de passageiros, incluindo a Operação, a Manutenção das Infraestruturas, e a Manutenção dos Sistemas Técnicos; (ii). Para a segurança e a vigilância de pessoas e bens e, ainda, (iii). para a gestão e o controlo de todas as atividades da Subconcessão;»

«... e ainda as seguintes atividades e serviços: a) a exploração comercial, direta ou indireta, de estabelecimentos comerciais, escritórios, máquinas de venda de produtos e a realização de serviços de publicidade, utilizando para o efeito os bens que integram o estabelecimento da Subconcessão».

3.2 – Excluídos da Subconcessão

“A Manutenção do Material Circulante e a manutenção da Superestrutura, (...) encontram-se excluídas do objeto da Subconcessão”.

3.2.1 – Material Circulante

Tal como já tínhamos assinalado anteriormente, o governo pretende manter, mas só até ao final do ano de 2015, na Empresa Pública o Material Circulante (financiamento / manutenção / reparação / renovação). Sabemos que pretendem depois entregá-lo a uma outra entidade privada, provavelmente à Siemens (que foi a fornecedora de toda a frota de MC ao Metro), num contrato de *Leaseback* que inclui a recompra do Material Circulante, incluindo a manutenção e a introdução de melhorias. Recorda-se que o nosso MC data de 1990, havendo pois necessidade imperiosa de se proceder a algumas intervenções específicas de um MC que atingiu o meio ciclo de vida, com a agravante de se virem a verificar situações de material a ser descontinuado.

Alerta-se desde já para que a necessidade de usufruir dos comboios, para desenvolver a nossa operação Metro, irá originar que o ML fique refém da Siemens, ou da empresa privada com quem tiver sido celebrado o “negócio”, logo, terá que pagar o que esta venha a exigir, seja pela utilização, seja pela manutenção futura.

3.2.2 – Remodelação e expansão da Rede

No que diz respeito à expansão da rede do Metro, é de salientar que a estação da Reboleira encontra-se em fase de conclusão já que a obra de tóscos do túnel e da estação estão concluídas, faltando apenas a empreitada de trabalhos de acabamentos. Parece-nos grave que o Governo

omita este facto, pois a estação da Reboleira é aguardada com grande expectativa pelas populações da Cidade da Amadora e da linha de Sintra.

Coloca-se pois a questão, para quando a inauguração desta estação? Será que o Governo aguarda pela “*pós-privatização*” para só depois fazer a festa da inauguração? É importante sublinhar que esta Estação poderia ter aberto em 2011, mas por falta de competência do Governo, na obtenção dos fundos comunitários, e conseqüente decisão política posterior, o Metro foi impedido de concretizar a obra.

Quanto às obras de remodelação destacamos a da estação de Arroios, pelas repercussões importantes que terão para o contrato de subconcessão, por um lado, durante a execução desta obra irão existir constrangimentos de circulação e, por o outro, porque com a obra concluída será possível a circulação de MC com 6 carruagens em toda a linha Verde. Estas duas situações: possíveis constrangimentos da circulação na linha Verde, primeiro, e o expectável aumento da capacidade de transporte de passageiros, conjugadas com a circulação de comboios de 6 carruagens na Linha Verde e a abertura da estação da Reboleira num futuro próximo, irão originar dois fatores determinantes para o contrato a que nos referiremos no ponto 6.3: por um lado o material circulante disponível vai ficar aquém das necessidades, por outro lado a oferta e a procura vão ter uma variação positiva de mais 5%, originando a renegociação do contrato.

3.2.3 – Participadas do Metro

As participadas do Metro: Ferconsult, Metrocom e Publimetro, ficam de fora do contrato de subconcessão.

No caso da Ferconsult, tendo sido anunciado que o objetivo é proceder à sua privatização, perde-se o saber acumulado que resulta da experiência adquirida ao longo de mais dos 20 anos, na participação em todas as obras de expansão da nossa rede de Metro, bem como em todos os metros do mercado nacional. Hoje, esta Empresa tem uma participação significativa em contratos em execução no mercado internacional, nomeadamente: na Argélia, 5 contratos (4+6+6+19+21 M€), dos quais 2 com 100% de participação e 3 com participação em parceria/consórcio; no Brasil, 2 contratos (cerca de 37+28M de Reais) em parceria com empresas portuguesas e brasileiras; além de que executa diversos contratos de cedência de pessoal especializado no acompanhamento de obras quer no Metro, quer em outras Empresas.

Quanto à Metrocom e à Publimetro, os contratos que estas detêm, transitam diretamente para a subconcessionária, omitindo-se no Caderno de Encargos qual a relação contratual futura entre a subconcessionária e estas entidades empresariais, bem como as obrigações eventuais relativas à integração dos trabalhadores afetos a estas empresas. A ausência da identificação destes trabalhadores que lhes estão afetos, bem como a omissão de cláusulas de penalização, por

eventuais reduções do quadro de pessoal, em situação similar à do Metro, permite-nos concluir que podemos estar, num futuro próximo, na presença de um despedimento coletivo.

3.2.4 – Património imobiliário da Empresa

Quanto ao património imobiliário da Empresa ficam fora do processo de subconcessão o Parque Material Oficinal I (exceto subestação), os edifícios da Fontes Pereira de Melo, da Barbosa du Bocage e do Campo Grande, bem como o imobiliário alugado ou devoluto que a Empresa detém.

3.2.5 – Serviços específicos de articulação internacional

O Metropolitano de Lisboa participa atualmente em fóruns internacionais determinantes, tais como: a ALAMYS (Associação Latino-americana de Metros e Subterrâneos); a UITP (União Internacional dos Transportes Públicos) e, no seu âmbito, no Comité União Europeia, um comité independente onde o ML assume a representação nacional do setor; a ICL (Imperial College London), especificamente no Grupo Nova (programa internacional de benchmarking de Metros de média dimensão) e, ainda, no CEEP Portugal, Secção Portuguesa do Centro Europeu de Empresas de Serviços de Interesse Geral.

A participação da Empresa nestas organizações, tem permitido ao Metropolitano de Lisboa, um intercâmbio com metros de todo o mundo, que possibilitou adquirir conhecimentos técnicos fundamentais para o aumento da sua eficácia e eficiência e para manter a operação em condições de segurança e qualidade equiparáveis aos standards internacionais. A ausência deste tipo de intercâmbio internacional pode vir a revelar-se gravosa para a operação futura, para o conhecimento nacional sobre o modo metro e para o desenvolvimento e formação técnica dos nossos recursos humanos.

3.3- Implicações

O Metropolitano pela sua complexidade e pelas variadas tecnologias – muitas delas tecnologias de ponta, como as tecnologias associadas à condução automática e às tecnologias de informação, faz da Empresa, não apenas um meio de transporte, mas um sistema que se pretende agora desmembrar.

Assim, as implicações da subconcessão do Metro serão muito graves tanto para os trabalhadores do ML, bem como para os utentes, pois pressupõem o desmembramento da Empresa, desperdiçando sinergias e poupanças económicas significativas resultado da sua unidade e, sobretudo, colocando em causa as mais elementares garantias de segurança inerentes à operação específica em subsolo, de material circulante pesado.

Recorde-se que um Metropolitano não pode ser tratado como um caminho-de-ferro de superfície. Aliás a própria UITP já chamou a atenção para a leviandade de como foram transpostas algumas Diretivas Europeias.

4 – Prazos

4.1 - Para apresentação da proposta

O concurso, inicialmente aberto até 16 de Maio, foi prorrogado até 18 de Maio, devido a erros detetados na sua conceção, que obrigaram ao alargamento deste prazo por dois dias.

4.2 - Do contrato de subconcessão

O contrato a celebrar com a subconcessionária terá início após a adjudicação e terminará a 1 Julho 2024. A adjudicação deste contrato decorrerá após o período de análise das propostas, produção do relatório final, elaborado pelo júri do concurso e decisão de adjudicação produzida pelo Conselho de Administração do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.,

4.3 - Período de transição

Após a celebração do contrato de adjudicação haverá a determinação de uma “Data de Produção de Efeitos”, iniciando-se aí um "Período de Transição" de 45 (quarenta e cinco) dias, durante o qual o Subconcedente continua a explorar o Sistema de Transporte do ML, só entrando o privado depois disso.

«Durante o período de transição, a Subconcessionária deve obter, nos termos legalmente aplicáveis, todas as licenças, certificações, credenciações e autorizações necessárias para o exercício das atividades de Exploração do Sistema de Transporte do ML».

4.4 - Período de funcionamento normal

Após o período de transição inicia-se o período normal que durará desde essa data até ao final do Contrato.

Importa realçar que será já no decorrer deste período de funcionamento normal que deverá ser produzido o relatório de Falhas e Anomalias: *«No prazo de 60 (sessenta) dias após o início do Período de Funcionamento Normal, a Subconcessionária deve entregar ao Subconcedente um relatório final detalhado com a identificação, caracterização e quantificação das anomalias detetadas pelas Partes nos bens afetos à Subconcessão até essa data, o qual deve incluir também as anomalias/defeitos constantes do relatório preliminar que tenham sido aceites pelo Subconcedente. Após a receção do relatório final, o Subconcedente produz, no prazo de 30 (trinta) dias, uma declaração final com a indicação das anomalias/defeitos por si aceites e que, conseqüentemente, irá corrigir a seu cargo, bem como das anomalias/defeitos que,*

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

fundamentadamente, forem recusadas, designadamente por resultarem de um uso normal e estarem aptas à utilização regular.»

Ora fica claro pelo Caderno de Encargos que depois de ganhar o concurso, o privado fica na posição de poder reclamar mais investimentos, ou contrapartidas financeiras, sem que se defina o modo e a entidade que controla tais exigências. Mais, de acordo com os prazos estipulados, fá-lo-á já no quadro de uma nova legislatura.

5 – A entidade jurídica que vai gerir o contrato

5.1 - Sociedade subconcessionária - objeto social e sede

A Subconcessionária deve ter como objeto social exclusivo, ao longo de todo o período de duração do Contrato, a prossecução das atividades subconcedidas. Ou seja quem vencer o concurso deverá constituir uma entidade empresarial específica para a prossecução do contrato.

5.2 - Capital social e capital próprio

O capital social da Subconcessionária deve ser de, pelo menos, 500.000,00 Euros.

5.3 - Marca Metro

A Subconcessionária fica obrigada, durante todo o período de vigência do Contrato, a utilizar apenas a marca “METRO”.

«Marca Metro: O Subconcedente dispõe de uma marca de grande visibilidade e valor que importa preservar, consolidar e, sempre que possível, aumentar estes desempenhos. Em última instância, a marca Metro é o principal elemento de ligação entre o Subconcedente e a Subconcessionária. A ambos importa manter a sua integralidade em toda e qualquer utilização. (...) Em todas as circunstâncias que envolvam a comunicação com os Clientes do Metro através de todos os média, a Subconcessionária deverá respeitar a identidade corporativa do Subconcedente, em conformidade com o “Manual de Identidade” da Metropolitano de Lisboa, EPE, em vigor. (...) À Subconcessionária compete assegurar o design e as características técnicas indicadas e definidas no “Manual de identidade, as regras e o carácter visual definido para cada tipo de comunicação constantes nos diversos manuais...»

Ou seja, o privado, que não é Metro, usará a marca METRO. A Empresa Pública Metropolitano de Lisboa, que é Metro, chama-se a si própria «Transportes de Lisboa». Deste modo, o potencial de desinformação futura é muito elevado.

Esta alienação da marca Metro não só é feita gratuitamente, como não há preocupação em defendê-la ou preservá-la. A sua deterioração vai recair sobre o Estado. Ninguém vai responsabilizar o privado por essa perda.

5.4 – Subcontratação

Embora a responsabilidade pela correta Exploração do Sistema de Transporte do ML caiba exclusivamente à Subconcessionária, esta pode recorrer a outras entidades, por si contratadas, para a execução de partes do contrato nos termos previstos do Caderno de Encargos. Ou seja, a empresa Metro poderá tornar-se numa aglomeração de empresas privadas, em que cada uma gere os seus próprios interesses e cuja finalidade é a obtenção de lucro e não a prestação de um serviço de transportes públicos de qualidade.

5.5 - A Subconcessionária tem de preparar a compilação dos regulamentos

A Subconcessionária deve preparar e manter atualizada, em tempo útil e oportuno, uma compilação dos regulamentos e normativos, bem como de outros documentos que sejam necessários, úteis ou convenientes, para a utilização por parte de todo o pessoal envolvido na Exploração do Sistema de Transporte do ML: *“a) elaborar, rever ou atualizar os manuais e/ou instruções de trabalho relativos à operação, à venda, ao atendimento, à prevenção, segurança e emergência, observando as disposições legais ou regulamentares, as indicações que, para tanto, lhe forem transmitidas pelo Subconcedente; b) elaborar, rever ou atualizar os manuais e/ou instruções de trabalho que estabeleçam os procedimentos relativos ao exercício das funções operacionais, de venda, de atendimento e de segurança, bem como os procedimentos relativos ao fardamento e, à higiene, segurança e saúde no trabalho, incluindo o que se refere a controlo de álcool ou de substâncias que possam influenciar a capacidade para o correto desempenho de funções, devendo os procedimentos relativos ao fardamento ser submetidos à aprovação do Subconcedente.”*

Mais se define que os referidos manuais e regulamentos devem ser submetidos à aprovação do Subconcedente no prazo de 120 (cento e vinte) dias após o início do Período de Funcionamento Normal.

No caso particular dos programas de proteção e segurança, a Subconcessionária deve rever e adaptar, no prazo de 3 (três) meses após o início do Período de Funcionamento Normal, o POGSE (Plano Organizacional de Gestão de Situação de Emergência).

Ora, no prazo referido, e a exemplo do que já tínhamos avaliado a partir do concurso para o Metro do Porto, também aqui, no Metro de Lisboa, teremos a situação de serem elaborados e aprovados novos regulamentos, essenciais para o funcionamento em segurança do Metro, sem que a estrutura dos trabalhadores, com capacidade legal para a emissão de parecer, a Comissão de Trabalhadores, o possa fazer, por inexistência da mesma. Recorde-se que a CT do Metro o é apenas da Empresa Metro e não de uma nova entidade empresarial a criar para o cumprimento do contrato. Ou seja a Comissão de Trabalhadores do Metro, continuará a existir para a Empresa Metro, que não tem a responsabilidade pela elaboração e alteração dos regulamentos, a nova

Empresa privada que tem de elaborar e alterar os regulamentos não tem constituída em tempo útil a Comissão de Trabalhadores dessa Empresa, a quem possa, em conformidade com a Lei, solicitar a emissão do parecer respetivo.

A criação de uma nova CT implica um vasto conjunto de procedimentos incompatíveis com o prazo de 120 dias, a saber a elaboração, votação e publicação em BTE, dos novos estatutos, a que se segue então a possibilidade de desenvolvimento do processo eleitoral para os novos órgãos, que entram em funcionamento após nova publicação em BTE.

A existência da possibilidade de elaboração ou alteração de novos regulamentos que dizem respeito, à segurança da circulação de MC, circulação de pessoas nas vias eletrificadas, sinalização, utilização das redes de telecomunicações, entre outros, sem a emissão de parecer obrigatório da CT é de facto uma situação que poderá acarretar severas consequências, que se podem traduzir em quebras de segurança para os trabalhadores e para os utentes do serviço.

Mais, a aprovação destes novos regulamentos e manuais nos prazos previstos é de exequibilidade muito duvidosa, já que a sua aplicação implica a necessidade de formação de pessoal e de construção e implantação de novos apoios na via e nas estações, além das obrigatórias validações pelo IMT e pela Proteção Civil.

6 – Financiamento

6.1 – Retribuição anual da subconcessionária

De acordo com o Caderno de Encargos a subconcessionária receberá de modo direto as verbas provenientes de três componentes:

- Verba que a subconcessionária apresente como valor unitário Carruagem/Km, resultante da disponibilização do serviço público;
- Percentagem das receitas tarifárias, de acordo com a proposta da Subconcessionária;
- Totalidade das receitas indiretas.

Ou seja:

6.1.1 - Constituem-se como receitas pagas pela Empresa Pública:

- A remuneração anual composta de duas partes: uma base fixa, relacionada com oferta realizada;
- Uma base variável, resultante de uma percentagem das receitas tarifárias.

6.1.2 - Como receitas diretas e exclusivas do privado:

- O conjunto de receitas acessórias: receitas obtidas da venda dos suportes físicos de carregamento de títulos; e receitas obtidas da realização de atividades e serviços acessórios

previstos no Contrato (publicidade, alugueres, etc). Estas receitas ultrapassaram 9 milhões de Euros em 2014.

6.1.3 – Como receitas diretas do Estado:

- São receitas do privado, os apoios públicos ao sistema tarifário (entre outros os passes sub 23, 4/18 e Social +).

6.1.4 - A Subconcessionária pode ainda propor a criação ou atualização de títulos de transporte.

Esta cláusula não define à partida quaisquer regras, pelo que podemos inferir que acaso a Subconcedente autorizasse a subconcessionária a reeditar o passe ou o bilhete simples exclusivo do metro, esta constituir-se-ia como mais uma receita para o privado, com uma taxa de remuneração mais elevada, na medida em que não se teria de verificar a repartição de receitas com outros operadores, ao contrário do que se verifica com o tarifário combinado que hoje temos.

6.2 – Acertos, penalidades e níveis de desempenho

6.2.1 – Integração de Recursos Humanos

A verba a transferir poderá ter acertos relacionados com os trabalhadores efetivamente integrados e ou que vierem a ser contratados no decorrer do contrato (no contrato o número base indicativo para a subconcessionária integrar, a partir dos quadros do Metro é de 1100 trabalhadores). No decorrer do contrato, a subconcessionária terá direito a uma bonificação por cada novo trabalhador que venha a contratar, ou penalização no caso da saída de trabalhadores.

6.2.2 – Penalidades e níveis de desempenho

Há um extenso rol de matérias que podem dar direito a deduções nas verbas a serem pagas à concessionária. Mas os limites irrisórios estabelecidos servem para garantir que o privado nunca será efetivamente penalizado, e fazendo temer uma grande degradação do serviço. «*O montante anual acumulado das sanções pecuniárias previstas na presente Cláusula, acrescido do montante anual acumulado das deduções previstas na Cláusula 45.^a não pode exceder 5% (cinco por cento) do valor previsível de retribuição anual da Subconcessionária.*». Ou seja, poderão ser aplicadas penalizações financeiras, em resultado de falhas de serviço, contudo estas não poderão ultrapassar o limite máximo de 3,5% (três e meio por cento) da retribuição base anual da Subconcessionária. Acessoriamente poderão ainda ser aplicadas reduções à retribuição anual resultantes de baixos níveis de desempenho (mas o somatório destas duas parcelas nunca poderão ser superiores a 5%). E independentemente da degradação do serviço, só ao fim de quatro anos é possível cancelar o contrato por via destas falhas «*Se for atingido o limite acumulado, ao longo do Contrato, de sanções pecuniárias e deduções correspondente a 20% (vinte por cento) da retribuição anual*

média histórica da Subconcessionária, o Subconcedente pode, a título sancionatório, resolver o Contrato.»

Salienta-se ainda que estas penalidades nunca poderão resultar da ocorrência de casos de Força Maior, que têm como efeito desonerar a Parte afetada da responsabilidade pelo não cumprimento das obrigações emergentes do Contrato. Vale a pena realçar que a greve se encontra, em sede de contrato, classificada como se tratando de um caso de Força Maior.

6.3 - Cláusula “Cheque em Branco”

«Se, em algum dos anos de vigência do Contrato, o número de carruagens/km resultante do Plano de Oferta aprovado, variar, em mais de 5% (cinco por cento) abaixo ou acima de 23.963.000 carruagens/km, as componentes de retribuição da Subconcessão definidas na Cláusula 39ª, não se aplicarão, devendo ser ajustadas entre o Subconcedente e a Subconcessionária, tendo em conta, designadamente, os seus efeitos líquidos, positivos e negativos, sobre as receitas tarifárias e assessórias, estrutura de custos fixos, custos variáveis e necessidades de investimento da Subconcessionária.»

Isto implica que os preços definidos neste contrato são válidos para ofertas entre 22.764.000 carruagens/km e 25.161.000 carruagens/km. Se tivermos em conta as carruagens/km realizadas nos últimos anos (2009 – 25.274.000; 2010 – 27.649.000; 2011 – 26.467.000; 2012 – 21.339.000; 2013 – 21.498.000, constantes do Relatório e Contas do Metro de 2013) verificamos que sempre se situaram fora do intervalo aqui colocado, pelo que o privado pode sempre reclamar e obter um valor completamente diferente daqueles agora contratualizado. Além do mais, todas as contas deste contrato estão feitas excluindo os efeitos na circulação da abertura da Reboleira que aumentará as carruagem/km (e que acontecerá assim que o Metro for “privatizado” como dizemos há anos), e excluindo a possibilidade de aumentar para 6 carruagens na linha verde, fechando Arroios para alargamento do cais, o que retiraria uma estação mas duplicaria as carruagem/km.

Ou seja constata-se que não existirá de facto nenhuma transferência de risco para a entidade privada que ganhar o concurso.

6.4 – Resgate

“O Subconcedente pode resgatar a Subconcessão sempre que razões de interesse público o justifiquem, e desde que se encontre decorrido um terço do prazo de vigência do Contrato, contado da Data de Produção de Efeitos”. Estamos a falar de 2018.

6.5 - Reposição do Equilíbrio Financeiro

“Por indisponibilidade ou intervenção na Superestrutura, da responsabilidade do Subconcedente: e) redução grave da disponibilidade do Material Circulante, f) alteração do tarifário em termos prejudiciais à Subconcessionária” haverá lugar à reposição financeira.

Ou seja, esta é a cláusula que não pode faltar a qualquer PPP. A cláusula que garante que, aconteça o que acontecer, o privado embolsa e o Estado e o contribuinte pagam. Neste caso com a agravante de as alterações à oferta, à bilhética e afins, sirvam para que imediatamente o privado reclame. Alguns exemplos: os preços do Metropolitano têm que baixar, pois subiram mais de 100% nos últimos três anos, mas, para o fazer seria preciso indemnizar o privado; se houver obras de expansão do Metro, e isso obrigar a fechar alguma estação ou sector, o privado receberá pelo serviço não prestado, basta que os preços não sejam aumentados a cada ano e o privado receberá como se na realidade tivessem sido aumentados, sem ter sequer em conta a elasticidade do sistema; etc.

6.6 - Alguns apontamentos simples

Sem prejuízo da análise económica do negócio é pertinente uma análise mais “crua” com base nos valores efetivamente pagos e recebidos pelo ML no ano de 2014.

6.6.1 - Operação

O ML registou, em 2014, recebimentos (já excluindo a indemnização compensatória de 30 milhões de Euros e a compensação de 5 milhões atribuída pela Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública (IGCP) de aproximadamente 96 milhões de Euros, e pagamentos de operação de aproximadamente 83 milhões de Euros.

Ou seja, gerou um excedente de aproximadamente 13 milhões de Euros.

Receitas do ML (1)	95.965.855,37
Vendas de Títulos de Transporte	86.467.539,25
Outras Receitas	9.498.316,12
Pagamentos de Operação (2)	83.116.375,20
Fornecedores	37.563.309,29
Pessoal	43.348.053,99*
Outros	2.205.011,92
Saldo da Operação (3) = (1)-(2)	12.849.480,17

*valores relativos às remunerações pagas em 2014 aos Trabalhadores, com as reduções remuneratórias atualmente em vigor e excluindo a contribuição da Empresa e outros encargos com pessoal, dado que nesta análise financeira se encontram inseridos nas rubricas outros e fornecedores, conforme as situações concretas.

6.6.2 - Financiamento

O ML pagou entre amortizações de capital, rendas de locações e juros, 245 milhões de Euros.

Encargos com financiamentos	245.202.818,96
Empréstimos	129.233.943,38
Locações	20.250.378,45
Juros e afins	95.459.528,06
Outros	258.969,07

Esta análise não contempla: a receita da verba da indemnização compensatória de 30 milhões de Euros, por haver o pressuposto de a mesma deixar de ser atribuída; a compensação de 5 milhões do IGCP com vista a compensar o chumbo do Tribunal Constitucional (TC), por ser uma situação específica; as despesas com investimento do ano, no valor global de aproximadamente 8 milhões de Euros, por ser residual e, por no futuro, ser da responsabilidade do ML; o financiamento de aproximadamente 211 milhões atribuídos pelo acionista.

Assim, atendendo aos valores supra, o exercício de extrapolação para as condições previstas nos contratos, torna-se relativamente linear. De acordo com os pressupostos definidos no “*Programa de Concurso*” que integra o Caderno de Encargos a futura concessionária receberá até 50% da receita da venda de títulos de transportes, a totalidade da receita gerada em atividades e, ainda, uma verba até 53,5 milhões de Euros pela disponibilidade de serviço.

Receita do Concessionário	106.232.085,75
50% da Receita com Vendas de Títulos de Transporte	43.233.769,63
Disponibilidade de Serviço	53.500.000,00
Outras Receitas	9.498.316,12

A primeira conclusão imediata é a de que o valor da receita a atribuir ao concessionário é, previsivelmente, superior em 10 milhões de Euros ao total da receita cobrada em 2014!

Sendo já uma situação anómala, não podemos esquecer que a realidade não é sequer comparável, pois o futuro concessionário apenas suporta parte dos encargos inerentes à exploração, sendo que parte significativa das despesas ocorridas em 2014 se mantém no ML, nomeadamente:

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

Total	250.365.845,08
Manutenção do Material Circulante	5.163.026,12 ⁽¹⁾
Encargos com financiamentos	245.202.818,96 ⁽²⁾

1) Inclui Materiais, Prestação de Serviços e Mão-de-obra ML -112 colaboradores.

2) Assumindo os valores de 2014, mas que em 2015 serão superiores.

De referir que esta análise às responsabilidades mantidas pelo ML não contemplam:

- Custos com o pessoal afeto à manutenção do MC que permanecem na Empresa Pública e às atividades de fiscalização do contrato a celebrar, com a subconcessionária;
- Responsabilidades com o pagamento de pensões e complementos de reforma;
- Outras despesas de funcionamento da empresa ML.

Ainda assim, e apenas considerando os valores para a manutenção de MC e para fazer face às responsabilidades decorrentes dos financiamentos, o ML, Empresa Pública, apresentará um défice de mais de 260 milhões de Euros!

Por outro lado a subconcessionária, e assumindo erradamente, que apenas não suportaria os encargos relativos à conservação do material circulante, garantiria um lucro de mais de 28 milhões de euros!

7 – Operação do sistema

7.1 Serviço a prestar pela Subconcessionária - Operação do Sistema Metro

A Subconcessionária obriga-se a assegurar a realização da Operação do Sistema de Transporte do ML, incluindo a venda e o serviço ao Cliente *“manter operacionais os recursos humanos e materiais necessários para que os parâmetros de disponibilidade, fiabilidade, regularidade, venda, serviço ao Cliente e imagem comercial do Sistema de Transporte do ML”* e ainda: *“realizar a Operação regular e contínua do Sistema de Transporte do ML; a gestão de todos os sistemas e equipamentos de suporte da atividade; promover e implementar adequados sistemas de gestão da circulação; prestar a todos os Clientes, sem discriminação, os serviços que integram a Operação do Sistema de Transporte do ML; disponibilizar e manter atualizada a sinalética e a informação ao público; prestar apoio a Clientes com necessidade de assistência ou com mobilidade reduzida, estabelecendo procedimentos para esses fins; dispor de recursos humanos, em qualidade e em quantidade, com qualificações e formação adequados para a execução de todas e quaisquer tarefas*

deste âmbito, cumprindo os requisitos contratuais; receber, organizar e dar seguimento a reclamações ou sugestões; recolher, organizar e dar seguimento a objetos perdidos ou achados; apoiar o Subconcedente, sempre que solicitado, nas suas relações com entidades privadas ou públicas.”

“A Subconcessionária deve assegurar a venda de todos os títulos de transporte próprios do Metropolitano de Lisboa, E.P.E., suportes, nomeadamente cartões Lisboa Viva e Viva Viagem”.

“A Subconcessionária obriga-se a proceder à limpeza das estações, dos terminos, dos postos de tração, do Material Circulante estacionado nos terminos e das instalações da rede afetas à Subconcessão”.

7.2 - Serviço a prestar pela Subconcedente

Material Circulante: a Empresa Pública *«obriga-se a disponibilizar o Material Circulante à Subconcessionária em adequadas condições de funcionamento.»* *«A Manutenção do Material Circulante será assegurada diretamente pelo Subconcedente ou por uma terceira entidade contratada por este para o efeito. Caso seja contratada uma terceira entidade para assegurar a Manutenção do Material Circulante, a Subconcessionária obriga-se a celebrar um acordo com o Subconcedente e com a indicada entidade, sem que o mesmo represente a assunção de quaisquer custos ou encargos para as partes desse “Acordo Tripartido”, visando o mesmo, no essencial, estabelecer um compromisso de adequada articulação entre a Subconcessionária, que utiliza o Material Circulante, e a terceira entidade, que detém a obrigação de assegurar a Manutenção do Material Circulante.».* *«Também em situação de acidente em exploração, nomeadamente atropelamento, descarrilamento, colisão o Subconcedente deve disponibilizar os meios necessários à movimentação, deslocação ou remoção do material circulante tendente ao desimpedimento da via e retoma das condições de marcha.»*

Na prática a Subconcessionária não terá qualquer tipo de encargos com o MC, apesar de ter direito a usá-lo. A Empresa Pública é que pagará esse material – quer a sua manutenção, reparação e inovações, quer a dívida da sua aquisição anterior, quer o investimento na aquisição futura de MC novo. O privado usa e tem direitos, o público paga e tem obrigações: uma PPP.

A inclusão neste contrato do mecanismo para uma eventual subcontratação da manutenção do MC demonstra o que estão a planear e explica porque é que Empresas cujo objeto é o do fabrico e o da manutenção de MC, levantaram o caderno de encargos.

7.3 - Mapa de operação

“A operação do Metro consiste na produção de um serviço de transporte suportado no guarnecimento e operação dos sistemas do Posto de Comando Central (PCC), no guarnecimento das estações e tripulação de comboios de forma a cumprir os Planos de Operação em vigor. O

serviço de operação é estabelecido pelo Subconcedente, mediante um plano de oferta e executado pela Subconcessionária através de um plano de operação.”

“O Mapa de Oferta de um Horário é composto, para cada período do dia, pelos itens seguintes:

a) Designação do Horário; b) Percurso; c) Tempo por volta; d) Número de comboios; e) Intervalo entre comboios; f). Número de carruagens; g) Lugares x hora oferecidos”.

Ou seja, a Subconcessionária pode no Plano de Operação, introduzir ajustamentos face ao Plano de Oferta, consubstanciados em alterações do número de carruagens a circular, de percursos e de serviços, desde que demonstre perante o Subconcedente que daí não resulta uma alteração em mais de 5%. Assim, e desde que a Subconcessionária faça a proposta e a Subconcedente aprove, podem vir a ser alterados os intervalos médios entre comboios, o número de comboios a circular, o número de carruagens por comboio e até, no limite, o número de estações a funcionar nalguns períodos do dia.

7.4 – Oferta da operação

Embora no Caderno de Encargos se aponte para intervalos entre comboios, na hora de ponta que rondam os 5 minutos no inverno e os 6 no verão, esses intervalos atingem os 12 minutos nas circulações suburbanas, no período da noite e os 9 minutos nos dias feriados e fins-de-semana.

7.5 – Quem decide a operação

A oferta da operação (intervalos entre circulações) e o Mapa da Operação (número de carruagens a circular, intervalo entre comboios e tempo de volta) depende em exclusivo da proposta da Subconcessionária, desde que aceite pelo Subconcedente. Ou seja, nem as Autarquias, nem a própria Área Metropolitana de Lisboa ou as Comissões de Utentes, têm uma palavra a dizer, recusando deste modo a justa e importante intervenção das entidades que representam as populações em termos de mobilidade.

Vale a pena salientar que a circulação que hoje se realiza a 45 Km/hora (devido unicamente a problemas técnicos que estão a ser solucionados) poderá voltar aos 60 Km/hora, após terminar o processo de reposição dos freios eletromagnéticos. Contudo o Caderno de Encargos é omissivo relativamente a esta possibilidade futura, não acautelando que a alteração da velocidade de circulação implicaria alterações muito significativas quer no MC disponível, quer num dos dois indicadores base de retribuição da subconcessionária.

8 – Recursos Humanos

Esta é uma das matérias que está mais mal tratada neste Caderno de Encargos, que chega a ser muito detalhado no que respeita às questões técnicas, mas depois não identifica o conjunto de direitos que os trabalhadores têm e que devem transitar, em caso de subconcessão. Não identifica

com rigor as matérias financeiras devidas aos trabalhadores e que deverão ser assumidas no futuro, não identifica o modo como se transmitem as competências relativas aos órgãos do Trabalhadores, nem diz claramente quais os trabalhadores a transferir.

8.1 - Quem e como transitam os trabalhadores

Segundo o Caderno de Encargos, “*O número de trabalhadores a integrar na subconcessão será de 1.100, com um custo anual estimado de 47.783.300€ (incluindo encargos sociais), não se considerando, para este efeito, as reduções remuneratórias atualmente em vigor.*” E “*Compete à Subconcessionária determinar se o efetivo transferido é o suficiente para assegurar as tarefas inerentes à execução do contrato.*”

Assim, até ao final do Período de Transição (45 dias), a Subconcessionária deve fornecer ao Subconcedente a função e a identificação de cada elemento da sua estrutura de recursos humanos, indicando quais os que resultam da integração e quais os que foram contratados de novo. Ou seja é a Subconcessionária, e apenas ela, a determinar quem passa da subconcessão para o seu serviço, podendo, caso assim o entenda, concluir que os recursos humanos a transitar sejam insuficientes, para logo de início, contratar mais trabalhadores fora do atual quadro do Metro: “*a Subconcessionária deve contratar todos os demais que entender necessários para a boa prestação de todas as atividades incluídas na Subconcessão*”.

Se atendermos às especificações constantes nos diversos documentos técnicos, verificamos que a Subconcedente exige da Subconcessionária guarnecimentos e coberturas de estações, de espaços clientes, etc., que já nem o Metro consegue garantir hoje, por inexistência de recursos humanos suficientes.

Isto tem objetivos evidentes: criar confusão, distrair, espalhar o medo, disfarçar verdadeiras intenções e, sobretudo criar a ilusão de que “os bem comportados” serão os escolhidos para transitarem para a Subconcessionária.

8.2 - Novas Contratações

«*A contratação, por parte da Subconcessionária, de novos recursos humanos a integrar no estabelecimento da Subconcessão com contrato sem termo ou a termo certo que exceda o final do período contratual, carece de prévia autorização do Subconcedente, se daí resultar um número total de recursos humanos integrantes do estabelecimento da Subconcessão, com contrato sem termo ou a termo certo que exceda o final do período contratual, superior a [1100].*»

Ou seja, a Subconcessionária pode contratar novos trabalhadores e até é beneficiada por isso “*no caso de se verificar, (o aumento de trabalhadores) por grupo funcional, haverá lugar ao pagamento à Subconcessionária, por parte da Subconcedente, durante 22 (vinte e dois) meses, a partir de 1 de janeiro de 2016, de um valor correspondente ao valor de DT2 multiplicado pelo*

vencimento médio do grupo funcional, acrescido dos encargos patronais com segurança social”, mas impõe limites à nova contratação, determinando que as novas contratações, se feitas para o quadro de pessoal, terão de ser aprovadas pelo Subconcedente. Ora, não são aceitáveis estes limites à contratação, pois implicam a criação de um quadro de precários em muitos cenários (guarnecimento de estações, aumento da oferta, fiscalização eficaz, etc.).

Assim, a Subconcessionária pode “ganhar” com as novas contratações em três matérias determinantes: por um lado obtém benefícios financeiros; por outro contrata a prazo, exercendo uma maior pressão sobre os trabalhadores no ativo; e por outro ainda pode contratar ao abrigo do contrato individual de trabalho pressionando a contratação coletiva.

8.3 – Cortes – anuidades e avaliação

No custo anual acima indicado (47.783.300€) não foram incluídos os montantes financeiros relativos às seguintes variáveis: trabalho suplementar e abono em dias de feriado; os efeitos resultantes do sistema de avaliação, que se encontra suspenso nos seus efeitos de retribuição imediata (mas que terá efeitos financeiros importantes aquando da sua integração salarial depois de terminada a atual limitação imposta pelo Orçamento de Estado (OE) e o valor das anuidades devidamente atualizado.

Assim, as Organizações Sindicais devem desenvolver de imediato todas as ações que procurem garantir a materialização destes direitos.

8.4 - Contratação Coletiva

Segundo o Caderno de Encargos, *«Aquando do termo de vigência dos acordos de empresa, [31/12/2015], a Subconcessionária poderá celebrar novos acordos de empresa com as Organizações Representativas dos Trabalhadores (ORT), mas estes não poderão vigorar para além do período da Subconcessão, nem poderão incluir medidas que gerem encargos para além do referido período.»*

Ora, reconhecendo que esse seria de facto o desejo do Governo, nós sabemos que os AE´s não cessam a sua vigência automaticamente nesta data, pelo que estamos perante uma falsa informação prestada aos candidatos, neste concurso.

Vale a pena recordar que, de acordo com a Lei, os AE´s entram em regime de sobre vigência, após denúncia de uma das partes e manter-se-ão em vigor durante um período mínimo de um ano, o qual pode ser ainda prorrogado.

Assim, confirma-se que a contratação coletiva que sobreviveu a este Governo é o grande engulho a este processo de Subconcessão da exploração do sistema de transporte e de privatização da área afeta ao MC.

8.5 – Direitos dos Trabalhadores

8.5.1 - Complementos de reforma

«Os AE preveem a atribuição de um complemento de pensão de reforma ou de sobrevivência ao trabalhador ou ao cônjuge ou membro da união de facto sobrevivente, desde que preencham os requisitos estabelecidos nas cláusulas respetivas (cfr. cláusula 39.º e 40.º do AE I e cláusulas 25.º e 26.º do AE II). Em 2013, o custo com estes complementos foi de 12.595.465,35€.

Atualmente, o pagamento destes complementos encontra-se suspenso por força do disposto no artigo 78.º da Lei n.º 82-B/2014, de 31 de Dezembro (LOE 2015), com exceção dos casos em que o montante global seja inferior a 600,00€ mensais, o que representa no Metro um custo anual com os complementos somente de 279.486,10€. A responsabilidade pelo pagamento dos complementos de reforma e de sobrevivência é do Subconcedente».

8.5.2 - Gratuitidade ou descontos no transporte

“Os AE previam a utilização gratuita do transporte nos veículos do Metro, afetos ao serviço público, não só para os trabalhadores, mas também para os respetivos familiares, cônjuge ou membro de união de facto e para os filhos ou equiparados, bem como para os seus reformados/pensionistas. Atualmente, por força da Lei do Orçamento do Estado, o transporte gratuito nos veículos do Metro manteve-se apenas para os trabalhadores no ativo, tendo sido determinado um desconto de 75% para os reformados e 50% para os familiares, com a seguinte distribuição”.

Onde se diz “previam”, deveria de facto dizer “preveem”, sob pena de tal indicar os objetivos que a Subconcessionária deverá prosseguir!

8.5.3 - Refeitório e Subsídio de Refeição

«O Metro dispõe de refeitório no edifício administrativo do Parque de Material e Oficinas (...) De acordo com o previsto nos AE, o Metro, para além do pagamento do subsídio de refeição, comparticipa o custo com a refeição do trabalhador no refeitório do Metro, que apenas suporta 2,00€ do custo da refeição. Esta norma encontra-se atualmente condicionada pelo disposto no artigo 43.º da LOE 2015...» Mas este OE não se aplicará depois à subconcessionária.

Vale a pena salientar que de facto o Metro possui bastante mais do que agora se identifica, a saber: dois bares, um no PMO III e outro no edifício da Sidónio Pais; um refeitório e um outro bar no PMO II (temporariamente encerrado); um vasto conjunto de máquinas de produtos sólidos e líquidos disponibilizados aos trabalhadores a custos controlados; um serviço de fornecimento gratuito de ceias para quem trabalha durante todo o período noturno.

A omissão destes serviços pode indicar que a Subconcessionária pode, a qualquer momento, terminá-los.

Fica ainda excluída, por omissão, a possibilidade de os reformados continuarem a ter acesso ao refeitório.

8.5.4 – Serviços sociais

O Caderno de Encargos também não garante a manutenção de serviços essenciais e atualmente em vigor, tais como o seguro de saúde, a medicina curativa, o Centro Cultural e Desportivo dos Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa, etc..

Mais, apesar de termos hoje um serviço de medicina do trabalho interno, o Caderno de Encargos remetendo para a designação genérica de que a Subconcessionária apenas tem de cumprir a Lei, abre a possibilidade deste serviço ser subcontratado ao exterior.

8.6 – Do direito à greve

Esta matéria por ser determinante na futura correlação de forças entre as Organizações Sindicais e a Subconcessionária merece ser aqui particularizada.

De acordo com o Caderno de Encargos no caso de greve, o privado recebe como se a mesma não se verificasse, ou seja, o Caderno de Encargos define a greve como uma situação de «força maior», um enquadramento que vai contra os mais básicos direitos da Democracia e da própria Constituição, que define como eventos de força maior «*os atos de guerra, insurreição, hostilidades, invasão, tumultos, rebelião, terrorismo, explosão, contaminação, cataclismo, tremor de terra, fogo e raio, inundação ou greves*». A greve é assim, tratada como uma situação alheia ao patrão e desencadeada pelos trabalhadores, e não como um conflito laboral entre duas partes. E acrescenta «*Em caso de greve, a Subconcessionária obriga-se a disponibilizar os serviços mínimos que sejam fixados nos termos legais, ficando exonerada relativamente ao cumprimento exato e pontual das restantes obrigações contratuais relativas ao serviço de transporte.*» Ou seja, se os trabalhadores da empresa privada fizerem greve será a empresa pública a suportar os custos dessa mesma greve, pois o privado receberá como se a mesma não se tivesse verificado, anulando na prática, os efeitos do direito constitucional à greve. Ora se o privado fica «imune» à luta dos trabalhadores, negociará a contratação coletiva numa posição de força inconstitucional. Isto deve ser contestado politicamente e os sindicatos devem ponderar a contestação jurídica. Porém o Caderno de Encargos define ainda um outro limite ao direito à greve ao definir que “*Em caso de greve, a Subconcessionária obriga-se a disponibilizar os serviços mínimos que sejam fixados nos termos legais*”.

9 – Omissões, erros e fragilidades no caderno de encargos

Ao longo dos 20 anexos, com cerca de 10.000 páginas, que compõem o Caderno de Encargos verifica-se um conjunto significativo de omissões, erros e fragilidades que demonstram que este foi um processo atribulado, determinado de fora para dentro da organização, feito à pressa e sem a preocupação sequer de lhe conferir uma uniformidade de conceitos e pressupostos que garantisse rigor técnico e uma visão de conjunto das diversas peças processuais. Só este facto poderá tornar a gestão deste contrato, caso se venha a concretizar, pela Subconcedente, bastante complexa, permitindo que a Subconcessionária possa degradar a qualidade do serviço prestado e eximir-se às suas responsabilidades.

9.1 – Material Circulante

O facto da manutenção do MC não estar incluída no contrato de subconcessão poderá constituir uma forma da Subconcessionária se eximir das suas responsabilidades contratuais, conforme as situações que a seguir se identificam:

- Sendo frequente a ocorrência de avarias que não se confirmam quando o MC é entregue à manutenção, nomeadamente avarias de portas, entre outras, tal permitirá à Subconcessionária obter justificações para não cumprir o plano de oferta. Esta situação é particularmente relevante por existirem sistemas que têm uma componente embarcada no material circulante e outra instalada na via, como sejam os sistemas de radiocomunicações e o sistema DTAV (travagem automática dos comboios, por ultrapassagem de sinais proibitivos ou excesso de velocidade, em pontos controlados da rede) e por todas as anomalias que resultem da interação entre o MC e a via serem, frequentemente, de difícil avaliação quanto à sua origem: via ou MC (casos de desgastes ondulatórios, lisos nas rodas, de interferências nos sistemas de comunicações ou de segurança, entre outros).
- Não se encontram incluídas quaisquer penalidades pela má utilização do MC, dando origem a que muitas das falhas que se verifiquem em exploração, possam ser atribuídas ao MC. Por outro, desta má utilização poderão resultar prejuízos vários tais como: desgaste anormal de componentes; torneamentos anormais em resultado de lisos nas rodas; entre outros.
- A indisponibilidade do MC, que nem sempre é possível demonstrar, nomeadamente devido às chamadas “avarias intermitentes”, poderão gerar conflitos entre as partes e uma oportunidade para a Subconcessionária limitar ou se eximir às suas responsabilidades.

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

- Está mal definida a responsabilidade por acidentes envolvendo o MC, sendo estas apenas genericamente tratadas nas cláusulas 49ª e 50ª relativas a seguros.
- Não está explícito a quem competem os encargos resultantes de ações de vandalismo no MC.
- O local onde a Subconcessionária deverá entregar o MC para as reparações e/ou revisões, encontra-se identificado, num dos anexos, como sendo num PMO (subentendendo-se que apenas funcionará um PMO para o efeito) e, noutro anexo, como sendo o PMO II para a linha Azul I e o PMO II para as linhas Verde, Vermelha e Amarela. O assunto não é despendioso porque implica haver circulação de MC pelas diferentes linhas.
- A disponibilidade, prevista de 100 unidades triplas implica 10% em manutenção, uma situação que atualmente já não é possível concretizar.
- A ausência de definição do momento em que termina a intervenção da subconcessionária (exemplo a desempanagem do MC) e se inicia a intervenção do Subconcedente.
- A não definição de como vai ser feito e por quem o acompanhamento da limpeza, acesso de equipas de manutenção, guarda e vigilância das instalações.
- A ausência de responsabilidade pelo MC estacionado em terminos e resguardos, em caso de incidentes ou vandalismo.
- No Caderno de Encargos refere-se um gabarit das carruagens de 2,70 m. Qual gabarit? O Estático? O Dinâmico?
- Em que ponto se considera a disponibilidade do MC para manutenção? Exclusivamente aquando da entrega num PMO? E se a composição estiver imobilizada, por avaria, numa linha ou num término?
- Porquê limitar a velocidade a 45Km/h quando esta se trata de uma restrição temporária?

9.2 - Infraestrutura/Equipamento

Verificamos também que não foram criados, no contrato de subconcessão, incentivos efetivos ao investimento na melhoria da infraestrutura e deste facto poderão ocorrer situações graves, considerando que existem, já hoje, vários sistemas a necessitar de renovação, destacando-se a inexistência de um moderno sistema ATP/ATO de proteção do espaçamento entre comboio (sistema que existe na generalidade dos metros em todo o mundo). Atualmente a proteção do espaçamento entre comboios é assegurada pela sinalização lateral e por um sistema pontual de

controlo de ultrapassagem de sinais proibitivos e de controlo de velocidade, tecnologia dos anos 70, ou seja com mais de 40 anos.

Tendo presente que a renovação dos equipamentos e manutenção da infraestrutura estão a cargo da Subconcessionária, não estão definidos princípios que obriguem, de uma forma eficaz, a renovação dos equipamentos nem a manutenção da infraestrutura, o que, tendo presente o período definido para a subconcessão, poderá levar à obsolescência de vários componentes, destacando-se, os equipamentos de comunicações; os equipamentos de supervisão da rede no PCC, a sinalização e particularmente a inexistência de um sistema ATP/ATO na rede.

Fica ainda por garantir, no Caderno de Encargos, que a Subconcessionária seja obrigada a assegurar as condições para uma adequada manutenção e renovação do sistema de bilhética. Este aspeto é de uma enorme importância, tendo presente o impacto na exploração da inoperacionalidade destes equipamentos, nomeadamente ao nível dos postos de venda, máquinas automáticas, canais de acesso às estações e atualização dos tarifários e títulos de transporte.

Assim, o contrato deveria incluir um valor mínimo obrigatório de substituição de equipamentos, com base nos valores gastos nos últimos anos. Isto não acontecendo, quando terminar o contrato, o investimento por conta do Subconcedente será muito elevado.

Ficam ainda por definir outras questões muito importantes:

- As obrigações da Subconcessionária relativas às obras de arte das estações e de outras instalações;
- As obrigações da Subconcessionária relativamente à sinalização luminosa exterior que assinala a entrada das estações do Metro (M luminoso, painéis de informação, luzes e candeeiros das escadas exteriores) ou seja, não fica estabelecido quando a iluminação deve estar ligada e a que horas (horários de Inverno e de Verão), nem quando pode estar desligada e as devidas penalizações por incumprimento.
- A periodicidade da obrigatoriedade de ensaio da sinalização luminosa de emergência existente em toda a rede Metro, edifícios e instalações da empresa Metro;
- Quem vai ter a responsabilidade pelos trabalhos realizados por terceiros, quem controla e enquadra esses trabalhos, realizados em toda a rede ML, edifícios e instalações da empresa Metro.
- Os valores das rendas a pagar pela utilização dos edifícios Sidónio Pais, PMO III, PMO II e PMO I, bem como as contribuições devidas em sede de IMI. No caso particular do edifício da Sidónio Pais, não se verifica existir a garantia da Autarquia Local, quanto à transmissão do contrato de cedência do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. para a subconcessionária.

Outro aspeto a sublinhar no Caderno de Encargos é a indicação de que o afastamento do bordo do cais é de 0,065 m, contudo isso só verdade em alinhamento reto, porque existindo cais em curva (caso da estação Marquês de Pombal e em outros locais da rede Metro, como por exemplo nos cais de manobras), isso não se verifica.

Ainda da análise ao Caderno de Encargos, em particular do anexo referente às infraestruturas, incluindo os seus apêndices, verificam-se estarem em falta diversos túneis e estações, conforme se identifica de seguida:

- Apêndice 6_A_1 - Linha Azul, faltam: Troços: Carnide/Colégio Militar, Jardim Zoológico/Praça de Espanha e Terreiro do Paço/Santa Apolónia; Estações: Colégio Militar, Alto dos Moinhos, Jardim Zoológico, Praça de Espanha, São Sebastião 1, Marquês de Pombal 1, Restauradores, Terreiro do Paço e Santa Apolónia;
- Apêndice 6_A_2 - Linha Amarela, faltam: Troços: Odivelas/Senhor Roubado e Lumiar/Quinta das Conchas; Estações: Entre Campos
- Apêndice 6_A_4 - Linha Vermelha, faltam: Estações: Encarnação, Cabo Ruivo e São Sebastião 2

9.3 - Segurança e vigilância

Sendo esta uma questão particularmente sensível, dado que dela depende a operação em condições de segurança identificam-se algumas questões cuja omissão por um lado e erros de identificação por outro, podem ser graves para a operação futura do Metro:

- Nada é referido quanto à necessidade de guarnecimento de todos os postos do PCC, órgão essencial para garantir a segurança da operação.
- Os regulamentos de segurança que determinam a nossa operação não integram os anexos deste Caderno de Encargos nem é feita qualquer referência quanto à obrigatoriedade do seu cumprimento, nomeadamente:

RCC - Regulamento de Circulação de Comboios

RSPVE - Regulamento de Segurança do Pessoal nas Vias Eletrificadas

RURT - Regulamento de Utilização das Redes de Telecomunicações;

RSS - Regulamento de Sinalização

- Na eventualidade de virem a ser alterados, falta a referência para a obrigatoriedade da sua aprovação pelo IMT e a necessidade da respetiva formação dos trabalhadores, relativamente a tais alterações;

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

- Não se encontra definido quem fica responsável pela articulação com o Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal (SIRESP), bem como as responsabilidades relativas aos upgrades ao sistema SIRESP no ML;
- Não é definida a divisão de responsabilidades relativas à videovigilância nos edifícios afetos ao ML e à Subconcessionária; Os postos de trabalho (vigilantes) contratados às Empresas de Segurança (apresentados nos quadros das págs. 14 a 17, não são compagináveis com o nível de guarnecimento (apêndice D do anexo 1);

No âmbito das funções dos vigilantes define-se um conjunto de ações que os mesmos não podem, nem devem, realizar, por não possuírem a formação, autorização ou credenciações exigidas, tais como:

- Toda e qualquer ação que exija a descida às vias eletrificadas, como por exemplo, a evacuação de passageiros na sequência de avaria de comboio em galeria, por transbordo ou descida à via. Esta é uma operação delicada que exige credenciação especial apenas concedida a funcionários do ML, após formação específica, por exigir conhecimento dos equipamentos e das ações necessárias à evacuação de passageiros em condições de segurança. A título de exemplo, destacam-se as seguintes:
 - Atuação local de alavancas de disparo para corte de tensão do carril de energia (caso o maquinista se encontre impedido de o fazer), na linha correspondente e nos restantes troços a que os passageiros possam ter acesso no percurso de evacuação;
 - Colocação de escadas apropriadas;
 - Instrução dos passageiros sobre a operação e acompanhamento até à estação mais próxima.

Por não possuírem a formação e credenciação necessárias, estas operações estão, logo à partida, vedadas a pessoal externo à Empresa.

- Evacuação de passageiros de elevadores encravados: esta ação exige igualmente formação específica sobre o funcionamento dos elevadores, que os Vigilantes não possuem;
- Receção de reclamações e sugestões no Livro de Reclamações: por razões de segurança e confidencialidade dos dados, estes Livros são guardados nas salas do cofre das estações, cujo acesso se encontra vedado aos vigilantes;
- Receção de material de economato (tal como, rolos de recibos das máquinas de venda de bilhetes, etc.): também este material é guardado, por questões de segurança e de gestão do espaço das estações, nas salas do cofre acima referidas; etc.

Outra função atribuída aos vigilantes, no Caderno de Encargos, é a de reter eventuais infratores até à chegada dos elementos da polícia, ora esta é uma ação que a própria Lei impede.

9.4 - Pessoal

9.4.1 – Falta de efetivos

Em muitas situações a quantidade de trabalhadores efetivamente necessária, para cumprir o que o Caderno de Encargos define, implica que a Subconcessionária terá de contratar, para além dos 1.100 trabalhadores que transitam do Metro, muitos mais trabalhadores, seja por recurso ao contrato individual de trabalho a termo, ou a prestadores de serviços para assumir funções mais amplas do que as que hoje executam. São exemplo disto: a quantidade de comboios a circular, o guarnecimento de estações, postos de venda e gabinetes do cliente.

No que se refere em particular ao guarnecimento de estações, no Caderno de Encargos está previsto que: *«Todas as estações devem estar abertas ao público de acordo com o horário dos comboios em exploração; 2. Todos os átrios de todas as estações têm de ser guarnecidos com pelo menos com um Operador Comercial ou um Agente de Tráfego ou com um Vigilante; 3. Todas as estações com Posto de Comando Local (PCL) devem obrigatoriamente estar guarnecidas com um Operador Comercial apto a operar com PCL.» «A forma de controlar a atividade de guarnecimento é pelo tempo de guarnecimento. Considera-se que um átrio não está guarnecido se estiver mais de 30 minutos sem um Agente ou um Vigilante.»*. Tendo presente que o custo de um vigilante é inferior ao de um Agente de Tráfego ou de um Operador Comercial, será possível que a Subconcessionária venha a privilegiar este guarnecimento por recurso a vigilantes que, devido à rotatividade da sua utilização por várias empresas, dificilmente terão as habilitações exigidas para o cumprimento de todas as tarefas funções necessárias ao bom desempenho da operação, seja na resolução de problemas no sistema de bilhética ou, mais relevante, no apoio à circulação de comboios, especificamente em caso de necessidade de evacuação de comboios, o que põe em causa a segurança da exploração, como acima referido.

Na ação concreta da fiscalização de Títulos de Transporte, mais uma vez as exigências não são compatíveis com o atual quadro de pessoal afeto à fiscalização. Contudo neste ponto a definição usada parece excluir a possibilidade de subcontratação *«A Subconcessionária obriga-se a manter um corpo de agentes de fiscalização»*.

A contratação de novos trabalhadores, pauta-se pela ausência da obrigação do cumprimento dos protocolos médicos adequados às funções que esses profissionais irão desempenhar.

9.4.2 – Inexistência de obrigação na formação do pessoal

Verifica-se a inexistência de qualquer obrigação no cumprimento de formação inicial específica, indispensável para a prestação de funções na área operacional.

O ML tem uma política de formação que tem tido bons resultados e que tem sido estudada por outros Metropolitanos. Os princípios são simples e baseiam-se na estratificação dos conhecimentos. Aprendizagem em sala (saber); prática no posto de trabalho (saber fazer); o posto de trabalho seguinte faz apelo a todo este conhecimento adquirido e consolidado.

Quanto aos novos Maquinistas fica por definir quem atribui as licenças de condução (até à presente data era o IMT que delegava no Metropolitano essa responsabilidade).

9.5 – Operação

A operação do modo Metro tem, como se sabe, algumas especificidades cuja omissão no Caderno de Encargos poderá acarretar graves prejuízos para o serviço prestado aos nossos utentes. Damos exemplos de algumas incongruências detetadas:

- Juntam-se a procura de sábado com a procura de domingos e feriados o que não é correto, dado serem procuras distintas quer nos valores quer nas horas a que ocorrem.
- No mapa da operação a hora de ponta da tarde termina às 19h00, sabendo-se que é a essa hora que fecha, normalmente, o comércio, isto significa que trabalhadores e utilizadores do comércio vão aceder ao metropolitano a partir das 19h00. Contudo na caracterização do serviço de exploração, a hora de ponta da tarde é definida entre as 17h00 e as 20h00 o que já estaria de acordo com a procura, mas entrando em contradição com o ponto 3.2.1 que define o termo da hora de ponta às 19h00.
- Fica por garantir a necessidade de coordenação dos serviços de manutenção e da ocupação das linhas para trabalhos noturnos.
- As alterações de horários, a pedido do Subconcedente, deverão ser implementadas 48h após a sua comunicação, o que não é compatível com as regras estipuladas na legislação e no AE, para as alterações ao horário de trabalho dos maquinistas.

9.6 – Indicadores de controlo

Os indicadores de controlo do desempenho constantes do Caderno de Encargos da subconcessão não são suficientes para um adequado controlo da atividade da Subconcessionária. Como aspeto mais marcante refere-se o indicador de atividade, em termos de carruagens/km, que, para efeitos de monitorização e penalizações, caso não seja discriminado por linha, como é o caso, não

permite qualquer controlo. Destaca-se o facto de não haver um indicador que penalize o défice de MC a circular relativamente às necessidades de horário, bem como um indicador relativamente às interrupções de exploração. Assim, a Subconcessionária tem uma grande liberdade para manipular as Carruagens/Km, quer manipulando os números por linha, quer ao fim de semana.

Merece relevo que não seja obrigatório que o indicador de Carruagens/km produzidos, não seja obrigatoriamente produzido por linha. Se assim não for, as insuficiências de oferta podem ser sempre compensadas por circulações em excesso de carruagens/km noutras linhas ou pela introdução de composições de 6 carruagens para compensar essa insuficiência em situações em que tal não se justifica. Poderá mesmo haver tendência à Subconcessionária privilegiar a utilização alargada de composições de 6 carruagens, mesmo aos fins-de-semana, pois desta forma será melhor remunerada mesmo com menor eficiência.

Não está definido um indicador que identifique de forma explícita o não cumprimento da oferta por linha, em termos de composições a circular face às necessidades de horário, com possibilidade de avaliação do motivo (falta de material circulante ou de maquinista).

Não existe um indicador que contabilize os tempos de paragem da exploração e a sua causa (energia, sinalização, via férrea, comando centralizado, entre outros).

Não estão definidos indicadores de disponibilidade da via-ferrea, do sistema de sinalização e do sistema de energia (tração e auxiliares), sistemas indispensáveis à circulação dos comboios e exploração da rede.

Não são clarificados se os tempos de Indisponibilidade dos Equipamentos de bombagem (IEQ1) e ventilação, apenas se identificam quando implicam paragem da Exploração ou se o são sempre.

Assim, consideramos que a bateria de indicadores definidos é claramente insuficiente para um adequado controlo do desempenho pela Subconcessionária e beneficia a mesma.

10 – Futuro da Empresa Pública

10.1 – O futuro financeiro da Empresa Pública

A Empresa Pública, Metropolitano de Lisboa, E.P.E., fica apenas com uma parte da receita resultante da venda dos títulos de transportes, perdendo as receitas indiretas, resultante do aluguer de espaços comerciais e publicidade. Em contrapartida, ganha novos encargos - o pagamento à subconcessionária pelo serviço da operação Metro – e mantém outros muito significativos, como sejam a manutenção do MC, os investimentos da expansão da rede e as remodelações de túneis e estações, o pagamento da dívida acumulada e dos encargos correspondentes. A estas despesas

somam-se ainda as que resultam dos encargos de estrutura de gestão e fiscalização dos contratos de subconcessão e as que o próprio Estado definiu: pessoal e complementos de reforma.

Ora, sem receitas próprias suficientes, sem verbas transferida pelo Estado, conforme o Governo afirma publicamente, e com o conjunto de despesas aqui identificadas, a Empresa Pública Metropolitano de Lisboa será conduzida a uma situação de permanente prejuízo das suas receitas líquidas.

10.2 - A perda do “*Know-How*”

Todo o desenvolvimento e expansão da rede do ML e da sua operação têm sido conseguidos com recurso aos serviços técnicos da Empresa e com a prestação da Ferconsult. Com o referido desmembramento da Empresa e a venda da Ferconsult, deixará, no futuro, de poder ser garantida a posse dos meios (técnicos e humanos) e do conhecimento (know-how) necessários para voltarmos a assumir a gestão total do sistema ML (em caso de eventual decisão política futura), ou para fiscalizar eficazmente o cumprimento de todas as obrigações contratuais da subconcessionária.

11 – Conclusões

1. Estamos perante um processo lesivo dos interesses dos utentes que perpetua a redução da oferta e os aumentos de preço.
2. Estamos perante um processo lesivo dos interesses dos trabalhadores do Metropolitano que anula direitos fundamentais, tais como o da Contratação Coletiva; põem em causa muitos postos de trabalho; precariza a relação laboral e perpetua o roubo dos complementos de reforma.
3. Estamos perante um processo lesivo para Estado (recorde-se que o Metropolitano de Lisboa está no perímetro do OE): como demonstrámos, o Estado assume custos muito superiores aos que tem tido com uma gestão pública do Metro e, apesar da propagandeada eliminação das indemnizações compensatórias, de facto, os avultados pagamentos a que o Metro fica obrigado, para com o privado, saem das contas públicas.
4. Estamos perante um processo lesivo dos interesses da Empresa Metropolitano de Lisboa: a empresa seria desmembrada em três; a situação operacional do Metropolitano de Lisboa ficaria tão degradada com esta concessão que tal só poderia ser considerado como gestão danosa (o volume de compromissos que a Empresa Pública continuaria a ter de assumir, o volume dos novos

compromissos para com o privado e a redução de receitas implicaria sempre uma situação deficitária crónica e insustentável).

5. Estamos perante um processo lesivo da segurança e fiabilidade da operação como consequência: da desarticulação dos serviços, da ausência da obrigatoriedade de formação futura dos trabalhadores da Empresa e da alteração, apressada e sem controlo dos diversos regulamentos de segurança.

6. Estamos perante um processo lesivo do papel das autarquias e da área metropolitana de Lisboa: as autarquias, enquanto “pessoas coletivas territoriais que visam a prossecução de interesses próprios das populações respetivas (artigo 236º da CRP)”, ficam arredadas de todo este processo e impedidas de ter uma intervenção futura que determine a oferta e o tarifário para os utentes dos transportes.

7. Estamos perante um processo ilegal e cheio de alçapões e armadilhas: como demonstrámos, os contratos incluem diversas cláusulas que na prática permitem o permanente renegociar do contrato, aumentando ainda mais os lucros das concessionárias privadas, fomentando a degradação do serviço e a corrupção.

8. Estamos perante um processo que só serve dois interesses: o dos grupos económicos privados e a agenda ideológica suportada por este governo.

Anexos

Informação de contato

Glossário

Mapa identificativo da documentação do Caderno de Encargos

Informação de Contacto

COMISSÃO DE TRABALHADORES DO METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E.

Parque de Material e Oficinas III – Estrada da Pontinha 1600 – 582 Lisboa

Tel. 217 980 600

Extensão: 3125

Comissão.trabalhadores@metrolisboa.pt



Glossário

AE - Acordo de Empresa

ALAMYS - Associação de Metros da América Latina e Península Ibérica

AML - Área Metropolitana de Lisboa

AR - Assembleia da República

ATP/ATO - Sistema de proteção do espaçamento entre comboios

BTE - Boletim do Trabalho e Emprego

CML - Câmara Municipal de Lisboa

CRP – Constituição da República Portuguesa

CT - Comissão de trabalhadores

CUE – Comité União Europeia

DTAV – Sistema de segurança de travagem automática dos comboios, por ultrapassagem de sinais proibitivos ou por excesso de velocidade, em pontos controlados da rede

Grupo Nova - Associação de Metros de média dimensão

ICL - Imperial College London

IGCP - Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública

ILD's - Infraestruturas de Longa Duração

IMI - Imposto Municipal sobre Imóveis

IMT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes

MC - Material Circulante

ML – Metro Lisboa

OE - Orçamento de Estado

PCC - Posto de Comando Central

PCL - Posto de Comando Local

PMO - Parque de Material e Oficinas

POGSE - Plano Organizacional de Gestão de Situação de Emergência

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

PPP - Parceria Público-Privadas

RCC - Regulamento de Circulação de Comboios

RSPVE - Regulamento de Segurança do Pessoal nas Vias Eletrificadas

RSS - Regulamento de sinalização

RURT - Regulamento de Utilização das Redes de Telecomunicações

SEP – Subestação Principal

SIRESP - Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal

TC – Tribunal Constitucional

UITP - Associação Internacional do Transporte Público

Mapa identificativo da documentação do Caderno de Encargos

➤ Caderno de encargos relativo à subconcessão

➤ Programa de Concurso

- Anexo I – Declaração de Inspeção
- Anexo II – Minuta de Garantia Bancária
- Anexo III - Declarações
- Anexo IV – Modelo de Proposta de Preço

Pasta 01 - Rede, Operação e Oferta

➤ ANEXO 1 - Rede Operação e Oferta

- Apêndice 1.A - Dados para o Plano de Operação
- Apêndice 1.B - Planos de Operações
- Apêndice 1.C - Posto de Comando Central (PCC)
- Apêndice 1.D- Gestão da Rede, Guarnecimento das Estações e Apoio ao Cliente
- Apêndice 1.E - Fiscalização de Títulos de Transporte
- Apêndice 1.F - Limpeza diária do Material Circulante, Estações e Instalações

Pasta 02 - Bens que integram o estabelecimento da subconcessão

➤ ANEXO 2 - Bens que integram o estabelecimento da subconcessão

- Apêndice 2.A - Plantas

Pasta 03 - Serviço ao Cliente, Sinalética e Manual de Identidade

➤ ANEXO 3 - Serviço ao Cliente Sinalética e Manual de Identidade

- Apêndice 3.A - Lista de meios e suportes de comunicação
- Apêndice 3.B - Caracterização do Centro de Atendimento
- Apêndice 3.C - Recolha e apuramento de receita
- Apêndice 3.D - Relação ML/OTLIS
- Apêndice 3.E - Cartão Lisboa Viva
- Apêndice 3.F - Manual de Mobiliário
- Apêndice 3.G - Manual de sinalética
- Apêndice 3.H - Manual de informação ao cliente
- Apêndice 3.I - Estação tipo
- Apêndice 3.J - Ficha técnica por estação
- Apêndice 3.K - Espaço cliente
- Apêndice 3.L - Siglas e acrónimos
- Apêndice 3.M - Manual de normas gráficas
- Apêndice 3.N - Títulos de Transporte Válidos no Metro

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

- Apêndice 3.O - Tarifário em vigor

Pasta 04 - Utilização de Material Circulante

- ANEXO 4 - Utilização de material circulante de exploração

Pasta 05 - Manutenção dos Sistemas Técnicos

- ANEXO 5 - Manutenção dos sistemas técnicos e equipamentos ferroviário de serviço
- Apêndice 5.A - Lista de equipamentos dos sistemas que contêm gás frigorígeno
- Apêndice 5.B - Lista de equipamentos dos sistemas de ventilação secundária e de ventilação estática
- Apêndice 5.C - Lista de equipamentos dos sistemas a gás natural e sistemas de gestão de AVAC
- Apêndice 5.D - Metro

Pasta 06 - Manutenção da Infraestrutura e Definição do Âmbito da Superestrutura

- ANEXO 6 - Manutenção da Infraestrutura e Superestrutura
- Apêndice 6.A
- Apêndice 6.A.1
 - 6.A.1 Linha Azul – Alfovelos
 - 6.A.1 Linha Azul - Amadora Este
 - 6.A.1 Linha Azul – Avenida
 - 6.A.1 Linha Azul - Baixa Chiado
 - 6.A.1 Linha Azul – Carnide
 - 6.A.1 Linha Azul – Laranjeiras
 - 6.A.1 Linha Azul – Parque
 - 6.A.1 Linha Azul – Pontinha
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 1
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 3
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 4
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 5
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 6
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 7
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 37
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 38
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 39
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 60
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 61
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 67
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 71
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 72
 - 6.A.1 Linha Azul - Troço 73

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

- 6.A.1 Linha Azul - Troço 74
- 6.A.1 Linha Azul - Troço 75
- Apêndice 6.A.2
 - 6.A.2 Linha Amarela – Ameixoeira
 - 6.A.2 Linha Amarela - Campo Pequeno
 - 6.A.2 Linha Amarela - Cidade Universitária
 - 6.A.2 Linha Amarela – Lumiar
 - 6.A.2 Linha Amarela - Marquês de Pombal
 - 6.A.2 Linha Amarela – Odivelas
 - 6.A.2 Linha Amarela – Picoas
 - 6.A.2 Linha Amarela - Quinta das Conchas
 - 6.A.2 Linha Amarela – Rato
 - 6.A.2 Linha Amarela – Saldanha
 - 6.A.2 Linha Amarela - Senhor Roubado
 - 6.A.2 Linha Amarela - Postos de Bombagem
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 8
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 9
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 10
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 11
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 32
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 33
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 44
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 45
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 49
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 51
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 52 e 53
 - 6.A.2 Linha Amarela - Troço 55
- Apêndice 6.A.3
 - 6.A.3 Linha Verde – Alameda
 - 6.A.3 Linha Verde – Alvalade
 - 6.A.3 Linha Verde – Anjos
 - 6.A.3 Linha Verde – Areeiro
 - 6.A.3 Linha Verde – Arroios
 - 6.A.3 Linha Verde - Campo Grande
 - 6.A.3 Linha Verde - Cais Sodré
 - 6.A.3 Linha Verde – Intendente
 - 6.A.3 Linha Verde - Martim Moniz
 - 6.A.3 Linha Verde – Roma

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

- 6.A.3 Linha Verde – Rossio
- 6.A.3 Linha Verde – Telheiras
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 13
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 14
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 15
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 16
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 17
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 18
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 19
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 20
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 41 e 42
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 46
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 47
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 62
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 63
- 6.A.3 Linha Verde - Troço 64
- Apêndice 6.A.4
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Aeroporto
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Alameda
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Bela Vista
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Chelas
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Moscavide
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Olaias
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Olivais
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Oriente
 - 6.A.4 Linha Vermelha – Saldanha
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 89
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 90
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 91
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 92
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 93
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 94
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 95
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 96 parcial
 - 6.A.4 Linha Vermelha - Troço 96 a 99, 110, 85 a 88
- Apêndice 6.A.5
 - 6.A.5 Edifícios - Complexo de Carnide
 - 6.A.5 Edifícios - Parque de Material e Oficinas II

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

6.A.5 Edifícios - Subestação Parque de Material e Oficinas I

6.A.5 Edifícios - Subestação Principal

Pasta 07 - Indicadores e Sanções

- ANEXO 7 – Indicadores e Sanções
- Apêndice 7.A - Fichas de Indicadores de Desempenho
- Apêndice 7.B - Indicadores de Serviço
- Apêndice 7.C - Falhas Específicas

Pasta 08 - Segurança e Vigilância

- Anexo 8 - Segurança e Vigilância
- Apêndice 8.A - Definições dos KPI's de Segurança
- Apêndice 8.B - Plano de Organização e Gestão da Segurança da Empresa

Pasta 09 – Vandalismo

- Anexo 9 – Vandalismo

Pasta 10 - Orientações Funcionais e Reporting Operacional

- ANEXO 10 – Orientações Funcionais e Reporting Operacional

Pasta 11 - Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança

- ANEXO 11 - Gestão da Qualidade, Ambiente e Segurança

Pasta 12 - Exploração Comercial e Publicidade

- ANEXO 12 - Exploração Comercial e Publicidade
- Apêndice 12.A - Contrato de concessão de exploração de lojas e espaços comerciais no Metropolitano de Lisboa
- Apêndice 12.B - Aditamentos ao contrato de concessão de exploração de espaços comerciais no Metro de Lisboa
- Apêndice 12.C - Modelo contrato de licença de exploração
- Apêndice 12.D - Modelo contrato Cedência de Espaço (móvel)
- Apêndice 12.E - Regulamento geral das estações e regulamento interno das estações
- Apêndice 12.F - Espaços destinados a Exploração Comercial (plantas)
- Apêndice 12.G - Contratos de exploração comercial em vigor
- Apêndice 12.H - Situação económica e financeira Metrocom
- Apêndice 12.I - Contrato ML/Publimetro e adendas; On-Fi e TOMI
- Apêndice 12.J - Espaço Metro - locais para exploração de publicidade em áreas específicas ou grandes formatos
- Apêndice 12.L - Mapa de quantidades de mupis instalados no Espaço Metro
- Apêndice 12.M - Especificações técnicas para publicidade em carruagens e mupis

Análise ao Caderno de Encargos relativo à subconcessão da exploração do sistema de transporte do Metropolitano de Lisboa, E.P.E.

- Apêndice 12.N - Contratos de Receitas Não Tarifária em vigor

Pasta 13 - Índice de Satisfação do Cliente

- ANEXO 13 - Índice Satisfação do Cliente (ISC) e Auditoria Interna/Cliente Mistério
- Apêndice 13.A - Modelo questionário ISC
- Apêndice 13.B - Metodologia para determinação do Índice de Satisfação de Clientes
- Apêndice 13.C - Modelo de guião para Cliente Mistério
- Apêndice 13.D - Metodologia para Auditoria Interna tipo Cliente Mistério

Pasta 14 – Contratos

- Anexo 14 - Contratos

Pasta 15 - Retribuição da Subconcessionária

- Anexo 15 - Retribuição da Subconcessionária

Pasta 16 - Organização e Recursos Humanos

- Anexo 16 - Organização e Recursos Humanos
- Apêndice 16.A - Regulamento de prevenção e controlo de álcool
- Apêndice 16.B - Distribuição e remuneração do efetivo por grupos funcionais

Pasta 17 – Seguros

- ANEXO 17 – Seguros
- Apêndice 17.A - Bens a segurar

Pasta 18 - Minuta de Acordo Direto

- Anexo 18 - Minuta de acordo direto

Pasta 19 - Sistemas de Informação

- ANEXO 19 - Sistemas de Informação
- Apêndice 19.A - Equipamentos de Printing