

EDITORIAL

Operação choque e pavor

O estado de guerra será destruidor dos efectivos nacionais e, no fim, inglório



Ana Sá Lopes

Os portugueses ficam hoje a conhecer o orçamento que formaliza a operação choque e pavor – uma guerra declarada pelo governo para cumprir o objectivo de “ir além da troika”, alegadamente para nosso “bem”. Uma parte do “bem” é a continuação de financiamento nos mercados internacionais, os mesmos que já não financiam a custos aceitáveis meia Europa, à medida que se percebeu que o euro estava metido num beco sombrio, à espera de uma saída miraculosa. Infelizmente, a menos que a cimeira de 23 de Outubro traga uma solução razoável para a crise da dívida da Europa – incessantemente pedida por todos os actores da economia mundial – caminharemos para o abismo. O estado de guerra será absolutamente destruidor dos efectivos nacionais, já em sofrimento e anemia provocados pelos sucessivos PECs de Sócrates. E, no fim, será inglório.

O facto de Pedro Passos Coelho ter prometido incessantemente que, consigo, não haveria mais aumentos de impostos para a classe média fustigada, que os funcionários públicos não seriam atingidos, que o sol brilharia para o crescimento das empresas e que sonhar com o corte dos subsídios de Natal e de Ano Novo era um puro “disparate” torna tudo ainda mais penoso. Para ganhar as eleições, Passos fez um interlúdio no seu verdadeiro pensamento – expresso no livro “Mudar” e na proposta de revisão constitucional do Verão passado. A cavalo do programa da

troika e da crise internacional (e atirando as culpas para o extinto governo PS, também ao contrário do que tinha solenemente prometido) está a ser possível ao PSD liberal fazer o seu verdadeiro programa – expurgar a justa causa dos despedimentos; reduzir funcionários públicos e diminuir o vencimentos aos restantes; limitar o serviço nacional de saúde, e vários etcéteras. Não era um agradável programa de campanha, por isso foi devidamente escondido enquanto foi preciso. Afinal, as gorduras do Estado mais populares (e inconcebíveis) como os altos vencimentos dos gestores, os desperdícios de gastos em “mordomias” e automóveis, a loucura que atravessou as empresas públicas, eram um excelente aperitivo para a refeição que verdadeiramente estava para ser servida – a redução do apoio do Estado ao cidadão comum e um ponto final num sistema que chegou à Europa no pós-guerra e a Portugal só depois do 25 de Abril. A agenda ideológica de Passos Coelho nunca foi popular em Portugal, incluindo no seu PSD. Agora, o genuíno programa está a passar como se fosse imposto, se não por fora, pelos desmandos de Sócrates. Coincidindo a implosão do Estado com a implosão social, nem para Passos Coelho o timing é bom.



“Disparate”

Passos Coelho negou na campanha a intenção de cortar os subsídios de Natal e de férias aos funcionários públicos. Na altura, respondeu aos jornalistas que a notícia do Diário Económico era “um disparate”.



Radar



Um trabalhador da CP custa 39 mil euros/ano, contra os 15 mil de um funcionário público

Empresas públicas. Governo quer cortes de 30% ou mais nas remunerações

FILIPE PAIVA CARDOSO

filipe.cardoso@ionline.pt

As remunerações dos trabalhadores das empresas públicas, especialmente da área dos transportes terrestres, vão ser reduzidas fortemente nos próximos anos. A intenção do governo é baixar o ganho médio nestas empresas de forma a que fiquem em linha com os salários médios praticados na Função Pública que são 30%, 40% ou 70% mais baixos que os valores que os trabalhadores da STCP, Carris ou Metro de Lisboa levam para casa.

Se os funcionários públicos ganham em média perto de 15 mil euros brutos por ano, nas empresas de transporte as remunerações médias rondam entre os 25 mil euros (STCP) e os 54 mil euros anuais (Metro de Lisboa). Agora, e até 2015, os valores vão ser nivelados em baixa: “No horizonte 2011-2015, deverá ser obtida a convergência dos níveis salariais [nas empresas públicas], em remunerações principais e acessórias, com os praticados nas Administrações Públicas”, assume o governo de forma clara nas Grandes Opções

Já os presidentes das empresas de transportes vão perder entre 23% e 50% dos salários