

Entregue pela Comissão de Trabalhadores
do Metro do Trens de Lisboa, na audição

Comissão de Trabalhadores do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. de 13.3.2018

SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DA ASSEMBLEIA MUNICIPAL

Debate Específico sobre a expansão da rede do Metropolitano de Lisboa,

Exma. Senhora Presidenta da AML

Exmas. Senhoras e Senhores Vereadores e Deputados Municipais

Ilustres convidados nesta mesa

Estimadas e estimados concidadãos

Antes de mais permitam-me que em nome da Comissão de Trabalhadores do Metro de Lisboa agradeça o amável convite para participar nesta sessão e saúdo a oportunidade e importância deste debate.

Não posso deixar de iniciar a minha intervenção salientando que a expansão, recentemente anunciada, se insere num contexto em que o Metro presta um serviço, cuja qualidade e regularidade ainda está muito aquém da que outrora prestava e que o tornava o operador de transportes que mais simpatia recolhia por parte dos utentes destes serviços públicos.

Naturalmente que a degradação do nosso serviço é uma consequência direta de uma política, do Governo anterior, de forte desinvestimento na manutenção dos seus comboios e das suas estações e numa redução abrupta do número de trabalhadores ao seu serviço. Como se recordam as opções políticas de então estavam integradas num conceito de liberalização total do setor e, no caso do Metro, preconizava-se a privatização deste serviço de transporte de passageiros e da manutenção do seu Material Circulante.

Se recordo estes factos, é porque importa salientar que, estamos a falar da expansão de uma Empresa que tem agora ainda uma imagem negativa junto dos seus utentes, correndo-se o risco de, anunciando, hoje, projetos a serem concretizados apenas em

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

2022, se crie a ilusão, nos nossos utentes, de que os problemas do presente já estão resolvidos.

Ora, isso não é verdade, nem, infelizmente, o vai ser nos próximos meses. O Material Circulante e as Estações não se recuperam sem dinheiro e sem trabalhadores e os comboios não andam sozinhos.

Assim temos de reconhecer que a degradação do serviço, hoje prestado pelo Metro, não tem, pese embora o empenho dos trabalhadores e gestores da Empresa, soluções, nem rápidas nem fáceis. Acresce a este fator, a demora na aplicação de medidas concretas, nalguns casos até já anunciadas há mais de um ano, e que tardam em ser aplicadas.

Mas importa também salientar em jeito de introdução desta intervenção, que uma expansão do Metro é sempre um fator positivo, desde logo para os milhares de utentes que passa a servir, mas também para a melhoria da mobilidade na Cidade.

Feita esta introdução,

A Comissão de Trabalhadores não fará aqui uma exposição detalhada do ponto de vista técnico das consequências, positivas ou negativas, da expansão anunciada. Não o faremos, quer pelos limites próprios de tempo, quer porque aqui estão connosco técnicos que o farão com mais profundidade.

Contudo queremos deixar aqui para reflexão das Senhoras e Senhores deputados Municipais as seguintes questões:

1º - Uma expansão da rede de Metro, seja de mais uma estação ou de mais uma linha, deve, na nossa opinião, resultar de um debate profundo e alargado, quer técnico, quer político. Um debate que se promova sem precipitações e sem ser condicionado por fatores externos à Empresa.

Um debate que envolva as diversas especialidades, os diferentes agentes políticos, sociais e económicos, da Cidade e da Área Metropolitana, em que nos inserimos, mas também os utentes e os trabalhadores da Empresa.

Um debate que passe pela efetivação do Conselho Consultivo da Empresa, previsto nos seus estatutos mas que Governo e Empresa não concretizam. Conselho esse onde, entre outras entidades, tem assento o Município de Lisboa e tem como funções atribuídas a emissão de parecer a qualquer tipo de expansão do Metro.

Um debate que seja assente em estudos públicos e auditáveis.

Um debate que tenha em consideração o desenvolvimento urbano projetado para a Cidade e para a sua Área Metropolitana e que contenha as diferentes alternativas, de modo a que, uma vez assumida a opção, ela seja entendida por todos e o mais consensualizada possível.

Recordo aqui que quando prolongamos uma linha e construímos uma nova estação estamos a investir muitos milhões de Euros e, sobretudo, pelo tipo de infraestrutura, a determinar o futuro. Um erro de planeamento tem custos demasiado elevados.

Mudar o local de uma estação de Metro, ou alterar o traçado de uma linha não é tarefa concretizável.

Um erro de projeto, um estudo deficiente, uma opção errada, custa, a todos nós, muitos milhões de Euros e pode condicionar o desenvolvimento urbano e mobilidade na cidade.

2º - Da expansão agora anunciada retemos três situações diferentes.

Primeira: as obras urgentes e absolutamente necessárias das beneficiações gerais das Estações dos Olivais e Colégio Militar, das escadas mecânicas da Baixa Chiado, do terminar a estação do Areeiro e do alargamento do cais da estação de Arroios, possibilitando finalmente que toda a linha Verde possa ser utilizada por comboios de 6 carruagens.

Outra: um conjunto de propostas e ideias, mais ou menos vagas, sem financiamentos garantidos, sem datas concretas e que, nalguns casos até já foram anunciadas no passado: a extensão da Linha Vermelha a Campo de Ourique, a ligação, a partir da Linha Vermelha, do Aeroporto ao Campo Grande, o túnel pedonal de ligação do Rato às Amoreiras.

Estas ideias, independentemente da simpatia que possam recolher pelas populações que serviriam, não passam, para já, disso mesmo, ideias, e como tal não as abordaremos aqui.

Uma terceira, e a que foi amplamente divulgada, e para a qual foram apontados prazos concretos de execução e dadas garantias de já haver financiamento: a denominada linha circular, que une as atuais Linhas Verdes e Amarelas, num troço contínuo do Campo Grande ao Cais do Sodré.

E é sobre esta expansão que deixo aqui para vossa reflexão cinco questões:

1º - Ainda existem hoje, que tenhamos conhecimento, três linhas circulares em funcionamento regular: em Moscovo e em Madrid (neste último caso são duas linhas circulares, uma na cidade e outra nos subúrbios) e uma outra em Pequim, relativamente às duas primeiras, quer pela dimensão do diâmetro do círculo feito, quer pelo efeito de anel de distribuição e interseção das diversas linhas autónomas por muito mais linhas radiais e transversais, não são comparáveis à que agora se propõem para Lisboa. Existiu uma outra em Londres que, pelos diversos e complexos problemas que implicava, sobretudo em

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

termos de operação, originou um forte investimento para a alterar, não funcionando hoje circulo.

Dados estes exemplos convido-vos a, sem qualquer tipo de consideração prévia da minha parte, a consultarem de forma livre na Internet, os diversos estudos técnicos desses próprios Metros, as condições específicas em que operam, as dificuldades sentidas, e a ponderarem se é isso que entendem como mais razoável para a nossa Cidade.

2º - Das diversas questões colocadas salientamos uma que, na nossa opinião, está deficientemente estudada, o fator humano em duas vertentes: a do utente e a do trabalhador.

O utente verá dificultada a sua capacidade de orientação, agravada pelo efeito túnel, podendo originar enganos no sentido em que apanha Metro, levando-o a aumentar o tempo de deslocação.

Quanto aos trabalhadores, o estudo do comportamento de quem labora em túnel, aponta para o facto de estes profissionais perderem, com muita frequência, a noção do espaço e do tempo. Este fator é muito quebrado, em Linhas como as do nosso Metro, pela existência de cais de inversão de manobras, possibilitando ao trabalhador, além da renição, mudar de cabine e sentido, o ir à casa de banho, ou até abastecer-se de água potável.

Ora numa Linha circular esta quebra deixa de existir, mais estamos a falar de trabalhadores que há muitos anos trabalham em Linhas autónomas e veriam agora alteradas, radicalmente, as condições ambientais de trabalho.

Assim urge, na nossa opinião, fazer o estudo prévio dos efeitos dessa nova situação, quer para a saúde desses profissionais, quer nas condições de segurança da operação.

E a propósito desta situação não digam que isso se resolve com linhas automatizadas, porque aí estamos a falar de conceitos diferentes dos que foram apresentados e estudados, com envolvimento financeiros elevadíssimos para a adaptação de todas as estações e de toda a linha, numa obra que ninguém sabe nem estudou, quanto tempo demora, quanto custa e que impactos teria na Empresa e na operação do Metro.

3º - A fase da obra

Quando se anuncia uma nova estação todos pensamos no dia em que ela vai estar a funcionar, mas poucos pensam nos impactos profundos que tem a sua obra de construção.

Também neste aspeto defendemos que devem ser estudados e divulgados, com rigor, os impactos resultantes da obra, pois, admitimos, que, nalguns casos, os impactos podem ser de tal forma negativos que levem a equacionar expansões alternativas.

Por exemplo no caso anunciado. A Estação do Campo Grande, um dos grandes interfaces da Cidade, terá de sofrer obras gigantescas ao nível da própria infraestrutura, pontes, túneis, etc. Isso implica que este interface vai ser desativado? Por quanto tempo? Que efeitos vai ter na Cidade?

4º - A operação depois de feita a obra de expansão.

Não devemos continuar a encarar as expansões do Metro sem cuidar de saber com rigor os efeitos que ela implica na operação futura.

Naturalmente que qualquer nova estação tem como consequência direta para o serviço público de transportes, mais utentes e mais receitas. Esse é um fator que temos de realçar positivamente.

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

Contudo, também deveremos identificar, com rigor, os custos associados à exploração dessa ou dessas novas estações ou troços de rede, para todos ficarmos a saber, sem surpresas futuras, em quanto nos fica a expansão.

Importa pois identificar e divulgar antecipadamente os estudos feitos no que diz respeito aos encargos futuros com o custo do fator trabalho, identificando quantos novos trabalhadores vão ser necessários, o custo da energia de tração e de funcionamento das estações e o custo da manutenção das infraestruturas e dos meios mecânicos da estação.

5º - Por último, os financiamentos.

Bem sabemos que uma expansão do Metro é sempre muito cara, certo.

Contudo para todos nós importa saber, com total transparência, quanto custa a obra e qual, ou quais, as fontes de financiamento.

Todos nos recordamos da dívida recente desta Empresa, que ia ao mercado financeiro em nome e por conta do Estado, pedir financiamentos para concretizar as expansões decididas pelos sucessivos Governos.

Ora, até pelo exemplo recente, deve constituir uma exigência coletiva a de querer saber com rigor de onde vem o dinheiro para a expansão.

Estaremos de novo a preparar-nos para que a Empresa, tal como no passado, se vá endividar, em nome e por conta do Estado, junto do BEI?

Muito obrigado pela vossa atenção

Assembleia Municipal de Lisboa, 16 de maio de 2017

