PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 842/XIII/2.ª

RECOMENDA AO GOVERNO MEDIDAS PARA MELHORAR O SERVIÇO DO METRO DE LISBOA E GARANTIR BOAS OPÇÕES DE TRANSPORTE PÚBLICO DURANTE O PERÍODO DAS OBRAS NA ESTAÇÃO DE ARROIOS

O bom funcionamento dos transportes públicos coletivos urbanos é fundamental para a vida numa cidade: permite a mobilidade, combate as desigualdades e promove a sustentabilidade ambiental, ou seja, melhora a qualidade de vida.

Os transportes públicos são uma das garantias do direito à cidade, sendo por isso determinante pensar soluções que devolvam essa condição de igualdade e cidadania.

Infelizmente, nos mais de quatro anos em que o anterior Governo PSD/CDS esteve a preparar a privatização dos transportes públicos urbanos de Lisboa e do Porto assistiu-se a um enorme desinvestimento no transporte público coletivo o que levou a uma degradação do serviço.

Um dos serviços que mais perdeu qualidade foi o do metro da Lisboa; a política de desinvestimento desencadeada pelo anterior Governo levou o Metropolitano a um nível de degradação nunca antes sentido.

Quem se movimenta em Lisboa hoje sabe a dificuldade que é utilizar o Metro. Tendo sido por diversos anos considerada pelos seus utentes como a melhor empresa de transportes, a Metropolitano de Lisboa é hoje um dos maiores alvos de críticas e de reclamações da população.

Hoje são evidentes a sobrelotação, a imobilização de carruagens que provocou a retirada temporária de serviço de 21 carruagens, a falta de manutenção de escadas rolantes ou elevadores, o tempo de espera muito alargado ou o insuficiente número de carruagens na linha verde, ao que acresce o elevado preço das viagens, a multiplicação de títulos de transporte que impede a promoção da intermodalidade na Área Metropolitana de Lisboa, a falta de articulação entre transportes públicos na cobertura de horários e a desastrosa estratégia de expansão da rede que se anuncia.

Há muito para fazer depois dos anos de destruição programada das transportadoras de Lisboa. Sérgio Monteiro, o mesmo que foi mandatado para retalhar e vender a saldo o Novo Banco, foi encarregado de entregar por concessão a privados a Carris e o Metro. A ordem foi de cortar nos serviços e carreiras, nos recursos humanos, no investimento e na manutenção dos equipamentos, e ao mesmo tempo aumentar brutalmente os tarifários. A receita liberal ficou completa com os famosos contratos SWAP, ruinosos para estas empresas e de altíssima rentabilidade para os bancos. Os resultados estão à vista: menos 100 milhões de passageiros em quatro anos, o crescimento do recurso ao transporte individual com todos os custos energéticos, económicos, sociais e ambientais associados.

O Metro de Lisboa sofreu particularmente com este processo, sendo que a principal falta que se revela hoje é a de trabalhadores, quer na área da condução, quer na da manutenção. Foram muitos os que foram "convidados" a rescindir os seus contratos de trabalho, o que teve como consequência a redução de 50 maquinistas, que agora fazem falta.

Segundo a descrição dos próprios trabalhadores, passaram por processos muito complicados de alteração de práticas, por perseguições, provocações e ameaças. Para colmatar as faltas de pessoal, os trabalhadores que se mantiveram na empresa foram, e continuam a ser obrigados a trabalhar mais horas, a prestar excessivo trabalho suplementar violando todos os limites legais e a sofrer com as constantes limitações na planificação de férias do pessoal que se tornaram regra.

Face a este problema o atual Governo comprometeu-se, há mais de seis meses, que entrariam para a empresa 30 trabalhadores, para colmatar a falta de maquinistas. Esta

integração, que deveria estar concluída até ao final do ano passado, continua sem ser cumprida.

Na área da manutenção, a situação também é crítica: houve uma redução nos meios humanos e peças sobressalentes necessárias à manutenção das carruagens, devido à imposição da redução de custos, o que, a par com o natural desgaste do material, comprometeu e continua a comprometer o normal funcionamento do serviço.

O resultado de tudo isto é conhecido: a frequência diminui, as avarias aumentaram e os tempos de espera chegam a cúmulos – atrasos e supressões deixaram de ser exceção e passaram a ser a regra.

Estas falhas são conhecidas de todos os utentes e foram recentemente comprovadas pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes no seu recente relatório sobre a Ação Inspetiva ao Metropolitano de Lisboa que realizou no final de 2016.

Deste documento destacam-se, por exemplo, afirmações que revelam o facto do Metropolitano de Lisboa não estar "a cumprir nem 50% da regularidade dos tempos de passagem dos comboios", o "registo de situações de indisponibilidade parcial das máquinas de venda automática de bilhetes em diversas estações", os " substanciais desfasamentos entre os tempos medidos/registados *in loco* pela equipa da ação inspetiva e a informação disponibilizada no painel eletrónico de informação nos cais, e a anunciada no sítio da internet bem como a constante do contrato de concessão de serviço público", etc.

Uma das mais alarmantes falhas do serviço do Metro prende-se com o problema da estação de Arroios. Em 2012 foi decidido, desastrosamente, reduzir o número de carruagens a circular em cada composição passando de quatro para três (unidade tripla). Atendendo a que a linha verde é uma das que tem mais utilizadores, cedo esta opção começou a causar problemas. Hoje, dado o declínio dos serviços já descrito, afigura-se não haver meios disponíveis para voltar a ter quatro carruagens a circular, pelo que o mais urgente é que comecem as obras de alargamento da estação de Arroios. Como tal é necessário, desde já, começar a planear o reforço das carreiras da Carris que poderão substituir, parcialmente, o metro naquela área.

Não podemos esperar mais para que se revertam as políticas desastrosas que o anterior Governo implementou neste setor. É tempo de investir nos serviços que são de todos, precisamos de mais e melhores equipamentos, mais trabalhadores e mais respeito pelo seu trabalho, horários compatíveis com a vida da cidade, incluindo o período noturno, e sobretudo caminhar para a gratuitidade do sistema.

Para tal precisamos de determinação política para investir com força nos transportes públicos, que estão hoje num estado que compromete o seu normal funcionamento e até a segurança dos passageiros. O investimento necessário tem de, por um lado, repor a capacidade perdida nos últimos anos e, por outro, aumentar a qualidade do serviço.

O retorno é imediato e garantido: ambiental, económico e de produtividade, energético e social. Lisboa continua a ter algumas das vias mais poluídas da Europa. Se não invertermos a lógica atual, poderemos, a curto prazo, ter de implementar medidas drásticas de proibição de circulação automóvel como fizeram recentemente Paris e Madrid. Os custos destas medidas de emergência são muito elevados e não resolvem o problema, adiam-no. Não podemos perder mais tempo, está na hora de reconstruir os transportes públicos.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Proceda em conformidade junto do Conselho de Administração do Metropolitano de Lisboa para assegurar a contratação imediata dos 30 trabalhadores para a carreira comercial, o que inclui o reforço do quadro de maquinistas;

2. Determine, junto do Conselho de Administração do Metropolitano de Lisboa, a revisão imediata dos quadros de pessoal da empresa, em particular na área da manutenção, tendo em vista a contratação dos trabalhadores necessários à reparação das carruagens paradas, para que voltem, o mais rapidamente possível, à circulação;

3. Em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa e com a gestão da Carris, promova um plano extraordinário de reforço das carreiras da Carris que circulam na zona de Arroios, com o objetivo de cobrir as falhas geradas pelo anunciado período de obras de requalificação da estação de metro.

Assembleia da República, 5 de maio de 2017.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,