

Metropolitano de Lisboa

Exemplo de uma política de transportes que urge inverter

30 Agosto 2012

Estamos aqui hoje em visita ao Metropolitano de Lisboa no quadro do combate mais vasto, que o PCP trava contra o Pacto de Agressão, contra a política de exploração dos trabalhadores, empobrecimento do povo português e desastre nacional e pela afirmação de uma alternativa patriótica e de esquerda que é tanto necessária e urgente como possível.

Queremos aqui apresentar 5 vertentes onde a actual política está a degradar a situação do Metropolitano, com consequências muito graves para os seus utentes, os seus trabalhadores e as populações da Área Metropolitana de Lisboa e onde a inversão dessa política é não só urgente e possível como acarretaria benefícios económicos, financeiros e sociais para o nosso povo.

1. O acesso ao serviço público de transportes

A população da Área Metropolitana de Lisboa, em especial a que vive e trabalha em e concelhos limítrofes, tem visto cada vez mais limitado o seu acesso ao serviço público de transporte prestado pelo Metropolitano. Uma limitação imposta por duas vias - pela redução do serviço oferecido e pelo aumento brutal dos preços. A redução da oferta traduziu-se no maior espaçamento entre circulações e na redução do número de carruagens nos comboios. O aumento brutal de preços traduziu-se em aumentos de 50% no Metropolitano em menos de dois anos (lembramos que o Passe ML Urbano custava 18,70 € em Dezembro de 2010, hoje aumentou 55% e custa 29 €, e para os novos utilizadores custa já 35 €, mais 87%, e que em Dezembro de 2010 o bilhete urbano custava 0,85€ e hoje custa 1,25€, tendo sofrido um aumento de 47%).

Hoje, apesar do Metropolitano transportar menos utentes fá-lo em piores condições. Tudo em nome de uma tacaña economia financeira cujo resultado final é o oposto ao formalmente pretendido e que pode colocar em risco a própria segurança da circulação dos comboios.

O PCP defende a imediata reposição da oferta anterior às medidas impostas pelo actual Governo, e nomeadamente, a diminuição do tempo entre circulações e o funcionamento do número máximo de composições permitido em cada linha. Para a Linha Verde, o PCP defende a conclusão das obras da Estação do Areeiro e o lançamento das obras na Estação de Arroios, medidas que foram atrasadas pelo actual Governo e que permitirão remover os últimos obstáculos ao funcionamento da linha verde com 6 carruagens.

Sobre a política de preços, o PCP defende, além da reintrodução dos descontos para reformados e estudantes, a significativa redução das actuais tarifas, principalmente dos passes sociais intermodais que devem ser a base do sistema tarifário nas Áreas Metropolitanas.

Estas medidas, são verdadeiras alternativas, que vão no caminho inverso ao que está a ser seguido, além de representarem melhorias imediatas para os milhões de utentes do Metropolitano, teriam o efeito de aumentar o número desses utentes e de promover o uso dos transportes públicos. E basta pensar no peso que a importação de petróleo tem para a nossa economia para percebermos o que o país ganha com este caminho que o PCP de há muito defende.

2. Um serviço público de qualidade, pontual e seguro

Uma das áreas que a actual política está a degradar é a da qualidade do serviço de transporte prestado. No prazo de um ano, a qualidade e pontualidade do serviço prestado pelo Metropolitano degradou-se profundamente - quer pelas razões atrás apontadas que implicam uma sobrelotação das composições e das estações, quer por um vasto conjunto de outras medidas que implicam mais atrasos, maior degradação da qualidade de atendimento e menor segurança do serviço.

No entanto, o que torna a situação mais grave, é que esta degradação é planeada.

Em primeiro lugar, para facilitar a privatização. O Governo sabe qual vai ser a maior dificuldade para concretizar as ordens da troika e entregar o Metropolitano às multinacionais alemãs ou francesas - a resistência dos trabalhadores e dos utentes. Para enfraquecer essa resistência e criar a ideia de uma redenção pela gestão privada o Governo está intencionalmente a degradar o serviço.

E em segundo lugar essa degradação decorre das próprias medidas de preparação do Metropolitano para a gestão privada, ou seja, para ser transformado numa máquina de multiplicar o capital de alguns à custa dos utentes e da exploração dos seus trabalhadores. Alguns exemplos que ilustram esta realidade: estão a ser suprimidos comboios por falta de maquinistas, mas o Governo não permite a contratação de novos; há estações inteiras onde já não permanece nenhum trabalhador do Metro, ou estações como o Saldanha e a Alameda servidas apenas por um, mas o Governo não permite a contratação de novos trabalhadores; as bilheteiras encontram-se quase todas vazias impondo aos utentes deslocações desnecessárias.

O PCP defende, além do completo **abandono do projecto de privatizar o Metropolitano,** a imediata **contratação dos trabalhadores necessários** ao assegurar da operações nos níveis de qualidade, pontualidade e segurança que existiam antes da decisão de avançar para a privatização do Metro. Esta medida contribuiria ainda para o ataque a um dos verdadeiros problemas do país - o desemprego da sua população activa.

O PCP alerta ainda que o mecanismo criado pelo Governo para concretizar a privatização do Metropolitano – uma administração comum entre a Carris e o Metropolitano para concretizar a destruição das duas empresas e a concessão das partes rentáveis à exploração capitalista – traz na sua matriz uma ainda maior degradação do serviço público.

3. Um serviço público integrado no desenvolvimento do Aparelho Produtivo Nacional

Todas as composições do Metropolitano de Lisboa foram construídas em Portugal, na Sorefame. Mas a Sorefame foi destruída numa anterior leva de privatizações. Para a Troika isso não representa nenhum problema - quer as multinacionais alemãs quer as francesas vendem esses equipamentos. A solução da troika (que o Governo português alegremente apresentará como inevitável) é simples: eles emprestam mais dinheiro, nós compramos os equipamentos às suas multinacionais, eles ficam com o trabalho qualificado nós ficamos a pagar a dívida e os juros e ainda uma renda pelo uso dos equipamentos pois a condição do empréstimo é oferecer-lhes a exploração comercial dos transportes públicos. Mas para Portugal, e para mais quando se fala de equipamentos no valor de centenas de milhões de euros, esse é um problema que temos de começar desde já a perspectivar - porque os equipamentos estão a atingir os seus limites e porque estão hoje a ser tomadas medidas pelo Governo que vão no sentido oposto às necessidades nacionais.

No plano do agravamento do problema, a medida mais grave que está a ser imposta é a alteração dos paradigmas da **manutenção ferroviária,** com o objectivo de acelerar o momento da renovação total dos equipamentos. Por exemplo, no Metropolitano, por procedimentos burocráticos

propositadamente montados pelo Governo que dificultam a aquisição de componentes, há equipamento colocado fora de serviço para fornecer peças sobressalentes para a reparação dos restantes equipamentos (e isto quer nos torniquetes de acesso, quer no próprio material circulante!). Ligado com estas questões coloca-se o problema da segurança da operação ferroviária, que hoje está a ser posta em causa por medidas economicistas.

Uma medida urgente que o **PCP defende é pois a valorização e reorganização da Manutenção Ferroviária**, ouvindo mais os trabalhadores altamente qualificados do Metropolitano de Lisboa e menos os representantes das multinacionais.

Mas o problema de fundo coloca-se sempre: independentemente de se atrasar ou adiantar esse momento por efeitos das opções na Manutenção, a expansão da rede de Metropolitano que já aconteceu sem qualquer aquisição de novos equipamentos e os limites de todo o material, exigem que se encare o problema numa perspectiva integrada e com tempo. E numa perspectiva nacional pois repetimos a troika tem tudo planeado, serve é outros objectivos – neste caso, da venda de material circulante da Siemens ou da Alstom.

E aqui não há alternativa: **Portugal precisa de reforçar a sua capacidade de produção de material circulante**. Esse reforço, que garantirá a máxima incorporação nacional nos investimentos ferroviários que o país terá que enfrentar, já não poderá contar com o que foi destruído pela política de direita - a Sorefame - mas terá de partir da defesa e desenvolvimento do que existe hoje - a EMEF e a Manutenção do Metro de Lisboa.

Ora o Governo às ordens da Troika está apostado no caminho oposto - na liquidação da EMEF e na desvalorização da Manutenção do Metro. A inversão deste caminho, além de representar a defesa e criação de postos de trabalho qualificados, representa ainda um importante contributo para a diminuição do défice comercial português por via da substituição de importações por produção nacional.

4. Promover o saneamento financeiro do Metropolitano

O Metropolitano de Lisboa vive sufocado por uma dívida monstruosa, que lhe foi imposta, e que como já demonstrámos detalhadamente (**), resulta em mais de 80% do facto do Metropolitano ter realizado todo o investimento necessário à expansão da sua rede com recurso a empréstimos bancários de milhares de milhões de euros, em obras que os Governos decidiam e inauguravam mas nunca pagavam, e o restante no subfinanciamento crónico da exploração.

Este comportamento intencionalmente seguido pelos diversos governos do PS, PSD e CDS serviu para mascarar a verdadeira dimensão do defice das contas públicas ao longo de anos e para alimentar o sector bancário que parasita estas empresas. Foi um comportamento criminoso que agora querem corolar com a transferência da dívida para o Estado em simultâneo com a entrega da exploração comercial aos capitalistas.

Tem sido assim em Portugal: Se a Empresa é pública, é ela que assume o investimento todo e os défices de exploração, se a Empresa é privada o Estado fica com a responsabilidade da manutenção da infraestrutura, fica com a responsabilidade de pagar os novos investimentos, cobre os défices de exploração e os capitalistas limitam-se a receber os milhões de lucro da exploração desses equipamentos e infraestruturas. É o modelo da Fertagus, onde a REFER ainda está a pagar os empréstimos para a construção das infraestruturas ferroviárias que a Fertagus explora.

Este é o preço que o país tem pago por ter no Governo quem faz da gestão da coisa pública uma forma de servir os interesses dos capitalistas e seus grupos económicos.

O PCP defende o saneamento financeiro do Metropolitano de Lisboa **mas com a manutenção do carácter público da Empresa**, permitindo que a direcção e exploração comercial deste investimento público contribua para a amortização do investimento (directamente, pois essa exploração comercial é hoje positiva em dezenas de milhões de euros, e indirectamente pelas vantagens económicas, financeiras e sociais retiradas do investimento público).

5. Com os trabalhadores, Portugal tem futuro!

O caminho que o Governo está a tomar é o de entregar aos mercados o futuro de Portugal, com os resultados desastrosos que estão à vista. **O PCP defende que o que é preciso é que os portugueses tomem nas suas mãos o seu próprio futuro.**

No caso do Metropolitano de Lisboa, a política do Governo tem sido construída contra os trabalhadores – roubando nos seus salários, atacando a sua contratação, minando a sua estabilidade, desvalorizando a sua participação, esquecendo o seu contributo.

O caminho que se impõe seguir é o oposto. No Metro e no país! Construindo na luta a alternativa que Portugal precisa!

Anexos:

(*)

Alguns Números que ilustram o caminho que está a ser imposto ao Metropolitano de Lisboa

| | | |
|---|---------------|---------|
| Varição de Passageiros 2010/2011 | -2,5 Milhões | -1,30% |
| Varição de Receita 2010/2011 | 4,3 Milhões | 6,80% |
| Varição Despesas com o Salários 2010/2011 | - 7,7 Milhões | -13,50% |
| Varição Despesas com Juros 2010/2011 | 22 Milhões | 43,60% |

(**)

O Investimento no Metro de Lisboa, ano a ano

(M€)

| | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---|------|------|------|------|------|------|-------|------|-------|
| Investimento Realizado pela Empresa na expansão da rede de Metro | 168 | 105 | 105 | 55 | 76 | 93 | 158 | 87 | 46,1 |
| Verbas Recebidas do Orçamento de Estado (PIDDAC) | 19,9 | 14,5 | 28 | 5,3 | 4,9 | 5 | 4 | 3,5 | 2,6 |
| Verbas Recebidas da União Europeia | 56,6 | 7,4 | 44 | 9 | 0 | 0 | 0 | 42,9 | 11,4 |
| Diferença suportada pela empresa recorrendo a em empréstimos bancários | 91,4 | 84,1 | 32,9 | 39,9 | 70,6 | 87,3 | 153,6 | 40,8 | 32,1 |
| Juros Pagos no ano | 76 | 70 | 72,7 | 65,8 | 66,3 | 70 | 101 | 88,8 | 128,5 |
| Total do Passivo Remune-rado no final do ano | 2368 | 2620 | 2817 | 2991 | 3133 | 3312 | 3627 | 3812 | 3969 |
| Aumento do Passivo Rm. | | 252 | 197 | 174 | 142 | 179 | 315 | 185 | 157 |
| % Acréscimo ao Passivo Rm devido às despesas de investimento não apoiadas pelo Estado e ao pagamento de juros | | 60% | 53% | 61% | 96% | 88% | 83% | 70% | 102% |

Ou seja, enquanto a Empresa Pública Metropolitana de Lisboa realizava 893 Milhões de Euros de investimento público, levava o Metro à Amadora e a Odivelas, ligava o Oriente a São Sebastião, levava o Metro a Santa Apolónia e ao Aeroporto, os diversos Governos e o PS, PSD e CDS na Assembleia da República dotavam-na com 87,7 Milhões de Euros para investimentos, menos de 10% do capital necessário! E enquanto praticavam esta política criminosa, apareciam nos jornais e televisões a inaugurar as obras...