

UM ANO DE CARRIS NA TUTELA DO MUNICÍPIO NADA RESOLVIDO – O DRAMA DAS POPULAÇÕES CONTINUA

Depois da Rede Sete ter causado um imenso estrago à mobilidade e qualidade de vida da população de Lisboa, contribuindo para o isolamento de bairros inteiros que ao fim de semana e à noite ficam privados deste meio de transporte;

Depois de PSD e CDS-PP terem tentado a sua privatização, quase destruindo a Carris enquanto operador público prestador do serviço de transportes, despedindo trabalhadores, descapitalizando a Empresa, impondo uma fusão contra-natura e uma redução drástica na sua capacidade e qualidade de oferta de serviço prestado;

Depois de se ter prometido, com a municipalização, a reversão dos malefícios causados;

Chegamos ao primeiro ano posterior à municipalização e praticamente nenhum destes problemas se encontra resolvido.

As supressões e limitações de carreiras, que implicam um aumento de transbordos e provocam inúmeros inconvenientes para os utentes, não se resolveram, e nenhuma carreira viu o seu percurso aumentado. E mesmo as poucas alterações de horários que foram feitas vieram agravar os problemas de mobilidade.

Algumas das alterações efectuadas, nomeadamente com as chamadas Rede de Bairro funcionaram essencialmente como elemento eficaz de propaganda, tendo-se na prática limitado à reposição, sob outro nome, de supressões anteriores, muito limitadas quer em número quer em frequências, quer em horários.

A aquisição de novas viaturas, anunciado nos instrumentos provisionais, não altera significativamente a situação, porquanto representa na sua quase totalidade apenas a reposição das viaturas em fim de vida. Além disso esta aquisição é realizada através de recurso à banca e não via orçamento do Estado, colocando a Carris na situação de iniciar um novo processo de endividamento, voltando a assumir um passivo após o anterior ter sido “sanado” pelo Estado.

Os descontos concretizados para jovens e idosos, ainda que positivos, ficaram bem longe do que seria desejável, não abrangendo todo o universo de utentes da Carris, e ficando aquém dos aumentos dos preços dos transportes nos últimos anos, especialmente no quadriénio 2011-2015. Sem esquecer que foram descontos anunciados pela Câmara Municipal de Lisboa, mas concretizados por determinação do Governo, descriminando de igual tratamento os restantes municípios.

Foram contratados trabalhadores, mas em número insuficiente para repor os níveis de oferta e para fazer face às naturais saídas por limite de idade.

Mais, ao contrário do que a Câmara garantiu, a gestão da Carris esteve longe de respeitar os compromissos então expressos: “garantir aos trabalhadores uma estabilidade laboral e condições de trabalho dignas, com uma política salarial que não apenas faça reflectir nos trabalhadores os ganhos de produtividade como compense a taxa de inflação e promova a justa valorização dos salários”. Valorizamos a assinatura do primeiro Acordo de Empresa na CarrisBus, na sequência de uma longa luta destes trabalhadores, mas não ignoramos que o mesmo tem sido negado aos trabalhadores da CarrisTUR, e que mesmo na Carris se tem arrastado o processo de negociação. Sem esquecer a condenável manutenção de práticas de subcontratação, trabalho precário e de cedências inter-empresas para substituir a devida integração nos quadros da Carris destes trabalhadores.

Os vereadores do PCP apresentaram várias propostas no sentido de melhorar o serviço da Carris e resolver as necessidades das populações. São disso exemplo, ao nível da bilhética, a proposta para que a Carris recuperasse os títulos próprios aos preços existentes em 2011, aplicando o desconto de 50% para estudantes, jovens e terceira idade e que a CML solicitasse ao Governo a reposição do Passe Terceira Idade para o Navegante Rede. Fizeram ainda propostas ao nível da melhoria do serviço para reposição dos percursos anteriormente existentes.

Conclusão

A conclusão que daqui se tira é que, após um ano da transferência da tutela do Estado para o Município, não só não foram resolvidos os principais constrangimentos para a mobilidade em transporte público em Lisboa, como até se agravaram nalgumas vertentes as dificuldades dos utentes.

Para os trabalhadores e para os utentes os últimos 2 anos apresentam a enorme vantagem de terem interrompido a gestão reaccionária do Governo PSD/CDS. Mas as justas expectativas foram, no essencial, frustradas.

Para o PCP a municipalização, apresentada como panaceia para todas as dificuldades na gestão do transporte na cidade e na AML, não só não resultou neste sentido, como fica cabalmente demonstrado que nunca uma solução desligada das realidades metropolitanas e da capacidade de financiamento do Estado poderá ser a solução que a mobilidade em Lisboa necessita.

01 de Fevereiro 2018