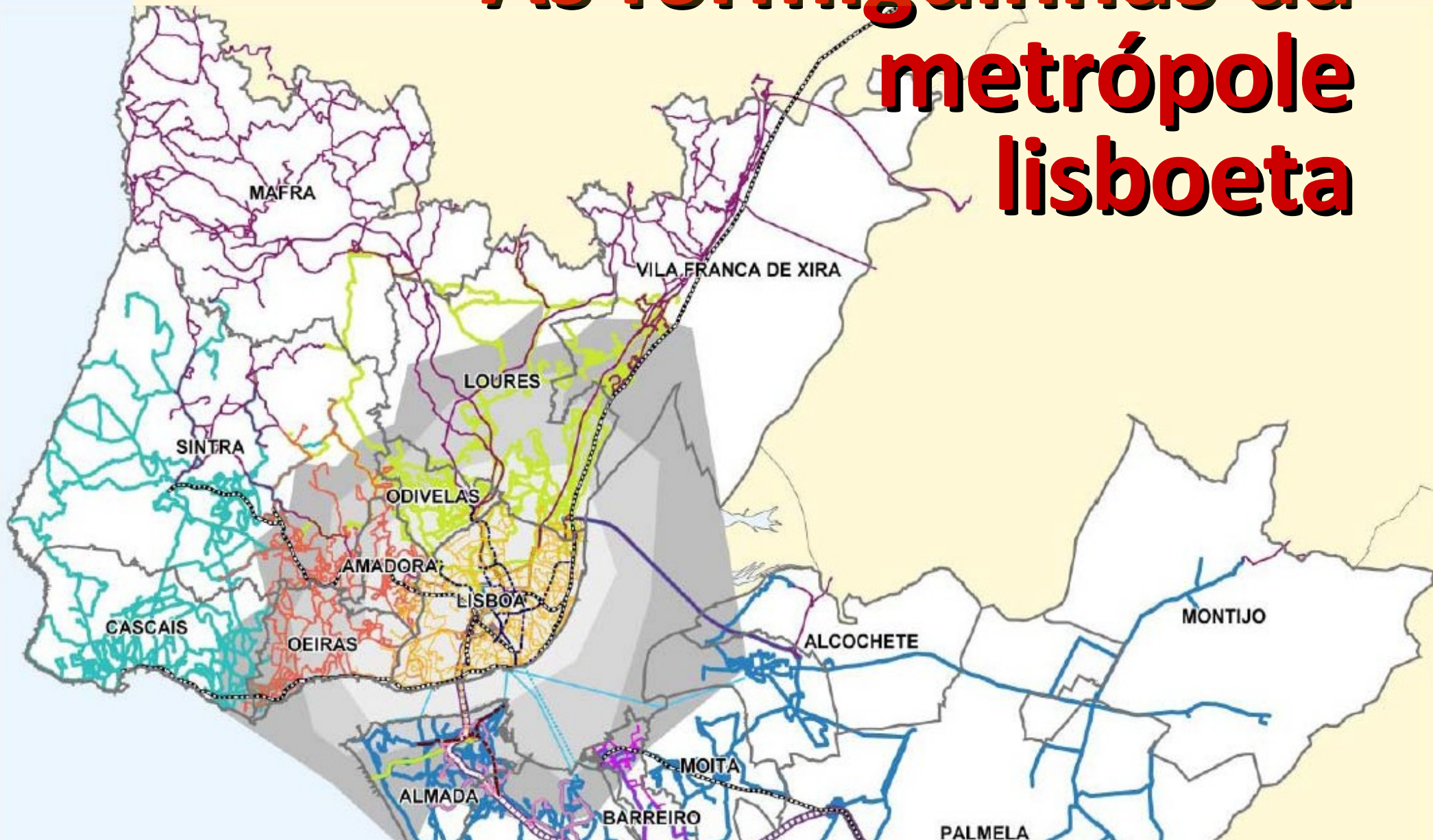


As formiguinhas da metrópole lisboeta



Nota prévia:

As presentes notas sobre transportes e Área Metropolitana de Lisboa (AML) resultam do volume de informação recolhida por uma equipa de trabalho encarregada – a convite da Comissão de Trabalhadores da Carris e dos sindicatos Sitra, SNM, Fetese e ASPTC – de estudar o Caderno de Encargos para a subconcessão da Carris. A equipa, coordenada por Raquel Varela, foi constituído por Renato Guedes, Rui Viana Pereira e um grupo de juristas, e teve o apoio de vários membros da Solid e do Observatório para as Condições de Vida.

A análise resultante foi apresentada pela coordenadora da equipa de trabalho, Raquel Varela, assessorada por Renato Guedes e Carlos Pratas, numa sessão pública, no grande auditório do S. Jorge, em Lisboa, a 14 de Maio de 2015, com a presença de algumas centenas de trabalhadores da Carris.

Damos aqui algumas notas para a contextualização da questão dos transportes em Lisboa, que não foi possível apresentar no tempo limitado de exposição no S. Jorge. Veja-se a análise do Caderno de Encargos noutra caderno de síntese, igualmente publicado no *site* da SOLID.

*Lisboa, 25/06/2015 – síntese produzida por Rui Viana Pereira para a SOLID
com um agradecimento especial a Conceição Alpiarça*



Siglas usadas:

AML – Área Metropolitana de Lisboa

AMTL – Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa

BT – Barraqueiro Transportes, SA

CCFL – Companhia Carris de Ferro de Lisboa, SA

CP – Comboios de Portugal, EPE

FG – Fertagus, SA

HLM – Henrique Leornado Mota, Lda

ID – Isidoro Duarte

ML – Metropolitano de Lisboa, EPE

MTS – Metro Transportes do Sul, SA

RL – Rodoviária de Lisboa, SA

SF – Sulfertagus

SL – Soflusa, Sociedade Fluvial de Transportes, SA

SP – Scotturb, Transportes Urbanos, Lda

TCB – Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro

TST – Transportes Sul do Tejo, SA

TT – Transtejo, Transportes Tejo, SA

VT – Vimeca Transportes, Viação Mecânica de Carnaxide, Lda



as formiguinhas da metrópole lisboeta



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

Numa região intensamente urbanizada e economicamente desenvolvida como a AML, o emaranhado de factores pode parecer caótico, mas nada aí sucede por acaso.

Nos últimos anos a estrutura populacional da AML sofreu profundas alterações, de cujas causas se destacam:

- Especulação imobiliária

- Ausência de uma política de habitação social

- Favorecimento dos transportes individuais

- Aposta massiva do capital no turismo

- Fragmentação e dispersão da estrutura produtiva das empresas

- Hiperconcentração das actividades económicas de distribuição, das grandes superfícies comerciais e multinacionais

A deslocação das zonas habitacionais para a periferia, a desertificação das tradicionais zonas ribeirinhas e a fragmentação das unidades produtivas resultam de apostas firmes do capital e condicionam as estratégias de transportes.

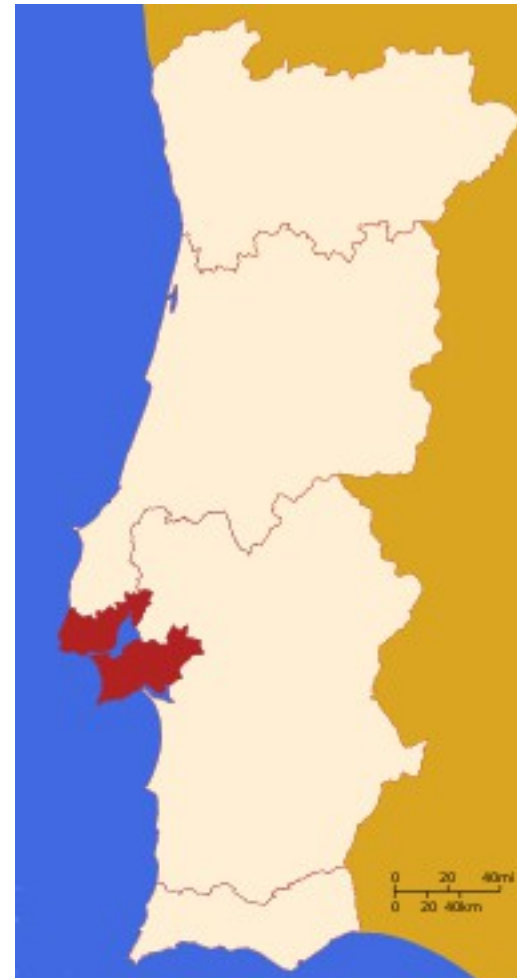
as formiguinhas da metrópole lisboeta

SOLID

TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

Área Metropolitana de Lisboa

- Superfície: 2.922 km²
3,3 % da área de Portugal continental



as formiguinhas da metrópole lisboeta

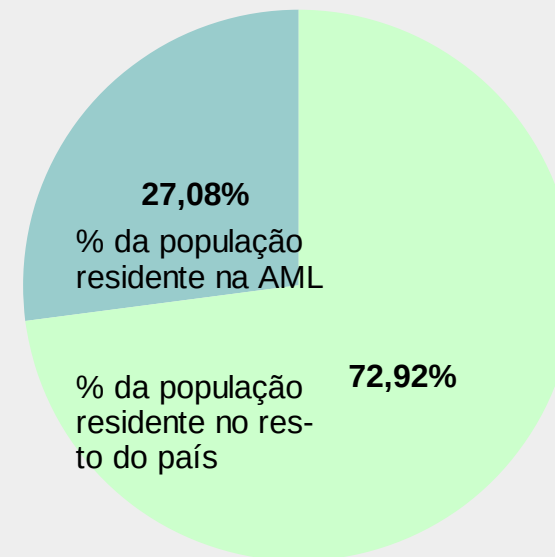
SOLID

TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

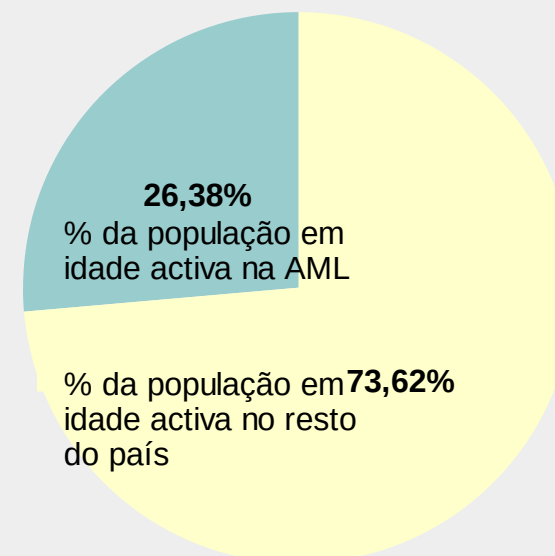
Área Metropolitana de Lisboa – população residente (2014)

- População: 2,8 milhões
27 % da população residente no país
- Em idade activa: 1,8 milhões
26 % da população residente no país

População residente na AML (2014)



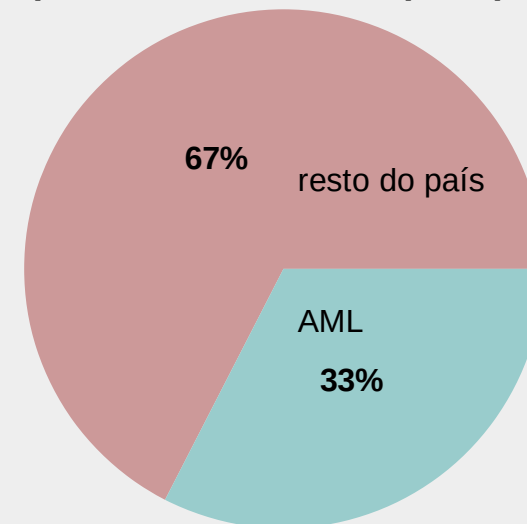
População em idade activa (2014)



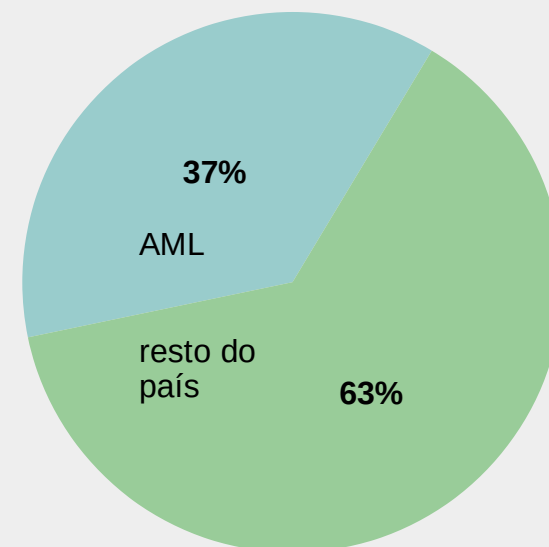
Área Metropolitana de Lisboa – população empregada e PIB (2013)

- População empregada por conta de outrem (2013): 0,8 milhões
33 % dos assalariados a nível nacional
- PIB da região (2013): 37 % do PIB nacional

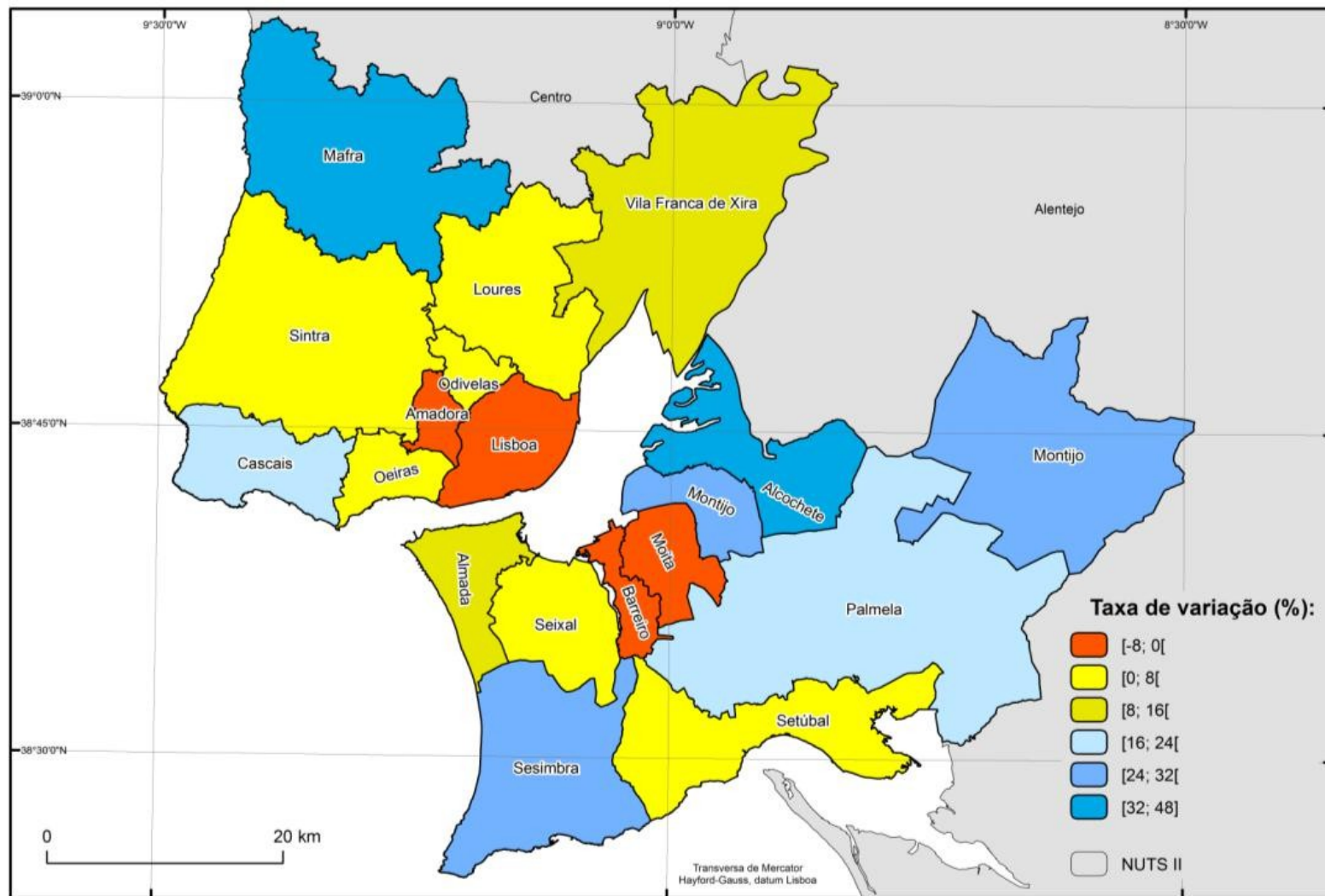
População empregada
por conta de outrem (2013)



PIB da AML (2013)



as formiguinhas da metrópole lisboeta



Lisboa, 2012

Taxas de variação da população na AML (2001-2011)

Envelhecimento da população nas zonas históricas;
rejuvenescimento na coroa exterior;
desertificação das zonas ribeirinhas, contrariando a tendência milenar.

Os 14 operadores principais de transportes colectivos na AML formam uma rede com mais de 9300 km de extensão (2011).

Rede de transportes colectivos em 2011	km	passageiros /dia	passageiros /km/dia
Carris	685	659.061	962
Metropolitano	40	500.770	12.646
CP	143	259.485	1.815
TST	3.418	198.259	58
Rodoviária de Lisboa	1.278	175.753	138
Vimeca	1.490	147.417	99
Grupo Transtejo	39	78.168	2.009
Scotturb	869	68.012	78
Fertagus	54	62.815	1.163
TCB	59	30.157	513
MTS	14	25.110	1.860
Barraqueiro	1.010	24.726	24
Henrique Leonardo Mota	47	4.678	100
Isidoro Duarte	162	2.958	18
total	9.307	2.237.369	

Fonte: «Adequação da Oferta da Rede de Transportes Colectivos e Simplificação do Sistema Tarifário da Área Metropolitana de Lisboa», 2011, Relatório do Grupo de Trabalho constituído pelo Despacho n.º 13370/2011, do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Principais fluxos diários (>10.000)

Sintra ↔ Lisboa	72.000
Oeiras ↔ Lisboa	48.000
Loures ↔ Lisboa	56.000
Amadora ↔ Lisboa	51.000
Odivelas ↔ Lisboa	40.000
Almada ↔ Lisboa	32.000
Seixal ↔ Lisboa	26.000
Vila Franca de Xira ↔ Lisboa	20.000
Amadora ↔ Sintra	17.000
Seixal ↔ Almada	16.000
Sintra ↔ Oeiras	15.000
Lisboa ↔ Barreiro	13.000

Fluxos diários totais 1.367.445

fonte: INE, Movimentos pendulares da população residente
empregada ou estudante, Censo de 2001

Este fluxo diário de 1,4 milhões de pessoas apenas se refere à população residente empregada ou estudante. A estes números há que somar os passageiros que não são residentes nem estudantes ou assalariados, e os fluxos dentro da cidade de Lisboa propriamente dita.

as formiguinhas da metrópole lisboeta e a rede de transportes



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

Face aos quadros anteriores, não é difícil perceber que a Carris e o Metro – respectivamente com 659 mil e 501 mil passageiros diários em 2011 – são empresas muito apetecíveis para os investidores privados.

Conclusão:

A AML alberga 2,8 milhões de habitantes, dos quais 1,8 milhões em idade activa. Mais de 1,4 milhões deslocam-se todos os dias, pendularmente, ao longo de uma rede de transportes de mais de 9300 km.

Em certas regiões os transportes colectivos servem sobretudo para quebrar o isolamento; na AML fazem parte da dinâmica do trabalho.

O tempo de transporte dos assalariados deve ser considerado como tempo de trabalho.

O índice de utilização de transportes privados (carro, motociclo, bicicleta) é elevado na AML – demasiado elevado, embora não tanto como noutras metrópoles europeias. Apesar disso,

sem transportes colectivos, a economia da AML ficaria paralisada.

Nestas condições, uma má planificação dos transportes não só afecta a qualidade de vida das pessoas – que são o elemento principal na equação urbana –, mas também a economia no seu conjunto.

O caos da rede de transportes

Segundo parecer do Tribunal de Contas, em 2009:

Na região de Lisboa actuam vários operadores públicos e privados, com vários pontos de conexão entre si, mas não é possível afirmar que exista um sistema de intermodalidade. Na verdade, as empresas vão-se adaptando, reactivamente, às alterações das ofertas umas das outras, não havendo prévia concertação entre as respectivas ofertas de serviço de transporte.

Não existe uma estratégia comum, nem integrada, que promova a complementaridade entre meios e serviços de transportes colectivos prestados pelas várias empresas, pelo que os horários, as frequências e os locais de rebatimento nem sempre são os mais adequados à satisfação dos utilizadores, dado que a conquista de quotas individuais do mercado prevaleceu sobre a conquista de quota para o colectivo.

Passes sociais na AML

Encontramos no centro da metrópole 12 passes principais.

Contudo, há na AML 14 empresas de transportes colectivos e

em 2013 existiam cerca de 550 variedades de passes!

Quem vive na periferia tende a comprar um passe à medida das suas deslocações para o trabalho ou escola; fica preso a essa rotina, pois para sair dela tem de pagar um preço alto (bilhete individual). Isto implica uma limitação do acesso ao lazer e à cultura, bem como custos elevados para tratar de questões burocráticas e legais – um custo particularmente dramático no caso dos desempregados.

Na falta de uma organização global, socializada, dos diferentes operadores, alguns utentes têm de comprar dois passes, num valor total que ronda 1/3 ou mais do salário mínimo.

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

O problema dos passes sociais é certamente diagnosticado pelo Tribunal de Contas, na sua auditoria à Carris em 2009:

A diversidade de tarifários existentes na região de Lisboa é excessiva, pelo que, se bem que permita uma quase personalização dos títulos aos clientes, não estimula a intermodalidade, não potencia a utilização dos transportes públicos nos percursos não habituais e, por não ser de simples apreensão, apresenta-se como uma barreira à utilização dos mesmos.

No meio de muitas mentiras e meias-verdades, o **Plano Estratégico dos Transportes** de 2011 declara nos seus considerandos esta verdade:

A inexistência de um verdadeiro sistema tarifário integrado na cidade de Lisboa e na Autoridade Metropolitana de Lisboa prejudica a mobilidade na sociedade e conseqüentemente a receita proveniente do transporte público de passageiros.

[Resolução do Conselho de Ministros n.º 45/2011]

Ainda que esta formulação continue a pecar por economicismo e silencie os efeitos nefastos da privatização na vida das pessoas, ela aponta uma questão essencial.

Onde fica a AMTL no meio disto tudo?

Na sua página de apresentação e em resumo da sua «missão, visão, valores», a AMTL autodefine-se assim:

A AMTL tem a responsabilidade de tornar o sistema de transportes da Área Metropolitana de Lisboa mais sustentável do ponto de vista social, ambiental, económico e financeiro, dando resposta eficaz às diferentes necessidades de mobilidade da população. Pretendemos, designadamente, contribuir para:

- *Reforçar a importância do sistema de transporte público colectivo;*
- *Aumentar taxas de ocupação, receitas e a produtividade;*
- *Aumentar a intermodalidade e a interoperabilidade;*
- *Reduzir a dependência do transporte individual;*
- *Tornar o sistema tarifário mais simples e racional.*

É bonito e muito louvável, mas totalmente incompatível com os projectos de privatização e subconcessão dos transportes públicos. (Ver condições da subconcessão da Carris, noutro caderno publicado pela Solid.)

Os aumentos nas tarifas dos transportes colectivos

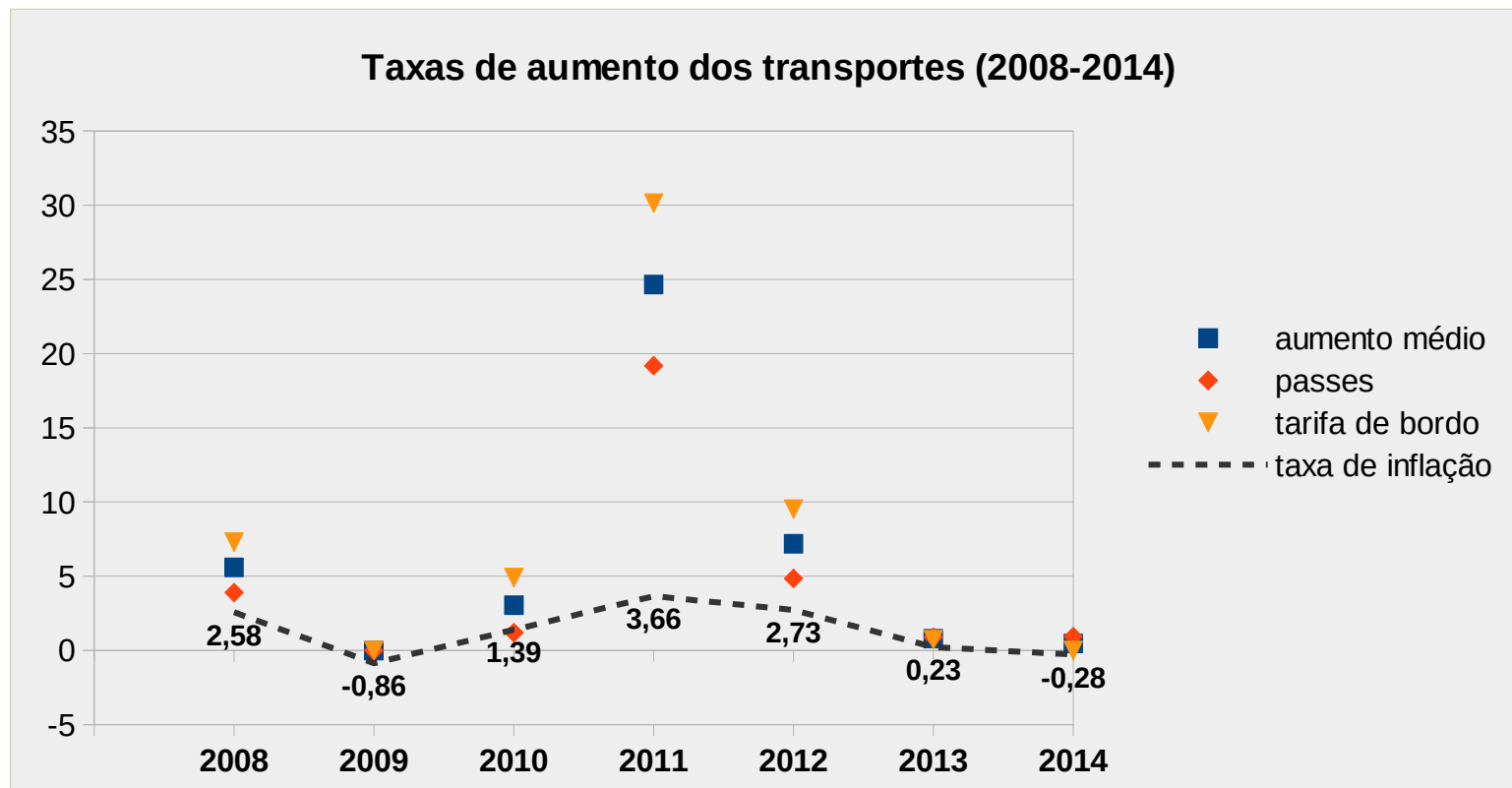
Por mais estranho que pareça, o historial das tarifas dos transportes é um dos segredos mais resguardados pelas administrações. Pode mesmo falar-se em pesadelo orwelliano: o escamoteamento de provas documentais atinge o cúmulo quando as administrações retiram dos seus *sites* as tabelas dos anos anteriores e falsificam, nos relatórios e contas, os aumentos médios acumulados de ano para ano.

A esta dificuldade soma-se o caos dos 550 passes em vigor e a miríade de tarifas de bordo dos operadores privados e da CP.

Por isso o panorama que damos aqui sobre os aumentos dos transportes é parcelar, calculado por baixo, e diz respeito apenas ao centro da Grande Lisboa, deixando de fora as zonas periféricas (onde vive a maioria da população metropolitana).

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa

Limitámos a análise aos anos 2008-2014, aos passes L (L1, L12, L123) e às tarifas Carris+Metro. Ficam de fora os passes mais caros das zonas periféricas e a CP. A comparação com a inflação média no Continente permite-nos compreender o peso dos aumentos dos transportes na bolsa dos utentes.



Fontes: taxa de inflação: Pordata; tarifas: AMTL, Carris e Metro.
Nota: os aumentos de 2010 incluem o aumento da taxa de IVA.

A desvirtuação dos transportes colectivos, através da sua privatização

A rede de transportes colectivos da AML inclui meios ferroviários, rodoviários e fluviais.

A especificidade de cada um desses meios varia muito, não só pela sua natureza, mas também em função das zonas e do tipo de passageiros que servem.

Isto permite compreender, por exemplo, que a Carris, empresa que mais pessoas transporta, apresente um índice diário passageiros/km muito inferior (13 vezes) ao do Metro. O Metro caracteriza-se pela velocidade de entrega, ao passo que o autocarro se caracteriza pela acessibilidade (número de paragens e de percursos por km²).

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

É absurdo diminuir a densidade de percursos e paragens por km² na Carris (como está a ser feito); ou aumentar o espaçamento entre comboios no Metro e na CP. Esses actos de gestão matam a natureza e o interesse específico de cada meio de transporte para a colectividade – embora possam aumentar o lucro de um explorador privado!

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

É preciso deixar bem claro que

- (1) A optimização (do ponto de vista da população) dos transportes colectivos não implica necessariamente um «prejuízo». Quanto melhores os transportes, maior o ganho para a população e para a economia.
- (2) Os custos dos transportes colectivos, quando estes pertencem ao domínio público, não podem jamais ser vistos como um prejuízo. O conceito de prejuízo apenas tem lugar na exploração privada; na gestão pública não se aplica, como se pode ver nas contas gerais de qualquer país do mundo.

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

- (3) Na gestão pública dos transportes, os investimentos feitos ao longo de várias gerações (caso da Carris, do Metro, da CP, da TAP) correspondem a grandes sacrifícios da população. Esses sacrifícios são geralmente feitos de bom grado, porque garantem um retorno: a melhoria dos serviços prestados e da qualidade de vida.
- (4) Na gestão pública dos bens colectivos, todo o investimento realizado por gerações anteriores não desaparece. Ele acumula-se e torna-se visível nos serviços prestados. Faz parte da memória histórica da empresa e da população. Mesmo quando um autocarro é abatido da frota, por se ter tornado obsoleto, ele não desaparece inteiramente – faz parte da história acumulada dos investimentos públicos e, se procurarmos bem no *site* da empresa, vamos justamente encontrá-lo no seu historial.

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

- (5) Na gestão privada, quando um autocarro é abatido da frota, ele deixa de existir em sentido absoluto: deixa de constar na lista de activos da empresa e deixa de fazer parte da história. Desaparece dos relatórios de contas. Se a sua aquisição, em tempos passados, implicou sacrifícios e poupanças, tudo isso é esquecido e desprezado. Esta diferença entre o público e o privado determina de forma crucial a diferença de atitudes e de gestão.

a rede de transportes metropolitanos de Lisboa



TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

Por todas estas razões, o «preço» que está a ser pedido pela privatização ou subconcessão da Carris, do Metro e da TAP é um enorme logro.

Reduzir as contas destas empresas aos seus activos e passivos *contabilísticos* é uma forma de gozar com os contribuintes, de os roubar. Implica destruição massiva de bens e meios de produção acumulados.

Todas estas vendas e subconcessões podem ser justamente consideradas vendas ao desbarato, destruição de património público e destruição massiva de recursos produtivos.

A questão da bilhética

A bilhética electrónica é vista com desconfiança, por estar associada à ideia de controle dos utentes, bem como ao uso e abuso da informação pessoal colhida.

Pondo de parte estes aspectos negativos (que podem ser corrigidos), a bilhética facilita um enorme avanço na planificação urbanística; permite um conhecimento pormenorizado da realidade; revela instantaneamente as variações de fluxos, a distância percorrida, o tempo gasto e o número de transportes que o passageiro é obrigado a usar para atingir o seu destino. Permite reorganizar eficazmente os recursos disponíveis, duma forma que não estava ao nosso alcance até agora.

O problema é que a sua introdução surge numa época em que os governos pretendem, em vez de melhorar a gestão pública dos transportes colectivos, entregá-los à exploração privada. Assim, a bilhética, que podia representar um enorme salto qualitativo na melhoria dos serviços prestados, torna-se um instrumento precioso no cálculo de novas formas de extrair lucros para a exploração privada dos transportes públicos.

Alguns destes aspectos são estudados noutra apresentação da SOLID, dedicada à análise do Caderno de Encargos para a subconcessão da Carris.

as perguntas que é preciso fazer

- **Os custos dos transportes colectivos da AML não deveriam ser fortemente sustentados pelos impostos, e em particular pelos impostos sobre o capital?**

Os transportes colectivos da AML são cruciais para o desenvolvimento económico da região e para a qualidade de vida das suas populações.

Não foram as pessoas, nomeadamente os assalariados, que estabeleceram a necessidade de percorrer diariamente muitos quilómetros – são as empresas que assim impõem; são elas as primeiras interessadas em que a circulação de trabalhadores, insumos e bens de consumo funcione bem.

as perguntas que é preciso fazer

- **A exploração privada dos transportes colectivos será compatível com o seu interesse público?**

Os transportes colectivos, à semelhança da água, da educação, saúde e habitação, são um bem vital que não pode ser resolvido individualmente.

Está sobejamente provado que os bens de carácter colectivo não se dão bem com a extracção de lucro – e os transportes colectivos não fogem à regra.

as perguntas que é preciso fazer

- **Será possível planificar transportes adequados às necessidades das pessoas e do tecido económico, mantendo operadores privados?**
- **Será possível harmonizar e simplificar os títulos de transporte e os passes, mantendo a sua exploração privada?**

É fatal que os operadores privados visem sobretudo a extracção de lucro, e não o bom serviço público nem a planificação metropolitana.

Os serviços públicos, pelo contrário, são (ou deviam ser) geridos em função do interesse colectivo.

as perguntas que é preciso fazer

SOLID

TRABALHO
SOLIDARIEDADE
CULTURA

- Será possível termos bons transportes públicos, sem uma instituição metropolitana coordenadora e planificadora?

as perguntas que é preciso fazer

- **Será possível uma AMTL eficaz, sem representantes dos utentes e dos trabalhadores dos transportes?**

A ideia de que é possível atingir níveis de eficácia e boa utilização dos recursos colectivos sem envolver os próprios interessados e todos os trabalhadores do sector é desmentida pela História.

Referências avulsas:

AMTL – <http://www.amtl.pt/>

legislação sobre transportes, nacional e comunitária (página específica no *site* da AMTL)

«Adequação da oferta da rede de transportes colectivos e simplificação do sistema tarifário da Área Metropolitana de Lisboa», 2011

«Caracterização da mobilidade na AML», 2013

«Dinâmicas Demográficas e Habitacionais da AML – Relatório final», 2012

«Análise das Dinâmicas e Estrutura da Economia da Área Metropolitana de Lisboa – Relatório final», 2012

«Evolução da Procura de Transporte Público na AML», 2014

«Os Transportes Públicos aos Olhos da População», uma investigação AMTL/ISCTE, 2014

«Avaliação da Qualidade do Serviço Oferecido pelos Operadores de Transporte Rodoviário», junho-2014

Carris

Relatório e Contas, 2008 a 2013

Fcссерatostenes – <http://fcссерatostenes.blogspot.pt/>

«Energis VI – A energia do hambúrguer e as bicicletas», 29/10/2009,

<http://fcссерatostenes.blogspot.pt/2009/10/energis-vi-energia-do-hamburguer-e-as.html> (consultado em 25/06/2015)

INE – www.ine.pt

Estatísticas e censos da população (bases de dados)

Metro de Lisboa

Relatório e Contas, 2004 a 2013



Anexo I – Operadores de transportes na AML:

Operadores Ferroviários

CP Passageiros
Fertagus
Metropolitano de Lisboa
MTS – Metro Transportes do Sul

Operadores Fluviais

Atlantic Ferries
Transtejo e Soflusa

Operadores Rodoviários

Boa Viagem
Barraqueiro Oeste
Carris
Henrique Leonardo Mota
Isidoro Duarte
Mafrense
Rede Expressos
Ribatejana
Rodoviária da Estremadura
Rodoviária de Lisboa
Rodoviária do Alentejo
Rodoviária do Tejo
Sto António Barraqueiro
ScottURB
Sulfertagus
Transportes Colectivos do Barreiro
TST – Transportes Sul do Tejo
Vimeca Transportes