

REQUERIMENTO Número / (.ª)

PERGUNTA Número / XII (3 .ª)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto: Situação de instabilidade causada por orientações seguidas na EMEF: Projeto LUSOGATE, Oficinas de Guifões, Vagões da CP Carga (distritos de Lisboa, Porto, Setúbal e Santarém)

Destinatário: Min. da Economia

Ex. ma Sr.ª Presidente da Assembleia da República

O Grupo Parlamentar do PCP tem vindo a acompanhar as preocupantes notícias sobre as implicações do processo de pulverização e destruição do sector ferroviário nacional.

O rumo que o Governo tem imposto, de concretização das orientações da União Europeia e da troica, será muito útil ao processo de concentração monopolista, e seguramente ajudará a criar excelentes oportunidades de negócio para um conjunto de interesses dos grupos económicos, mas assemelha-se a ações de sabotagem das próprias empresas que deveria tutelar e está a traduzir-se na liquidação do aparelho produtivo nacional, na degradação da qualidade e fiabilidade da operação ferroviária, no crescimento do desemprego e da emigração de trabalhadores altamente qualificados, e no aumento da dependência externa.

Dos múltiplos alertas recebidos esta semana, queremos destacar três deles que afetam a EMEF:

Projeto LUSOGATE

Como o Governo deveria saber, quanto mais não seja porque para tal foi oportunamente alertado pelo PCP, estava a ser desenvolvido, pela Unidade de Investigação e Desenvolvimento (UID) da EMEF, o LUSOGATE, equipamento com enorme potencial, que permitiria evitar importações no valor de largas dezenas de milhões de euros e ainda poderia criar um significativo potencial exportador. Com o LUSOGATE perderia a Siemens (que deixaria de ter o mercado português como garantido e passava a ter concorrência nos outros) e ganhava a CP, a EMEF e a economia nacional. O processo tinha tantas potencialidades que a CP disponibilizou uma UQE a tempo inteiro para proceder aos ensaios necessários. Acontece que o Governo decidiu liquidar a UID da EMEF e oferecê-la à multinacional NOMAD criando uma nova empresa, detida a 65% pela NOMAD e a 35% pela EMEF, que continua a utilizar as vantagens de ter a investigação diretamente a ocorrer em ambiente ferroviário e a usufruir dos equipamentos e infraestruturas públicas, mas transfere o controlo das prioridades de investigação e dos eventuais resultados para o estrangeiro e para o capital.

Oficinas de Guifões

A manutenção da frota do Metro do Porto é realizada pela EMEF nas oficinas de Guifões – com certificações de qualidade do mais alto nível.

As oficinas encontram-se subconcessionadas pela REFER à EMEF até 2056, estando a cargo

desta última a sua gestão. Chegou ao conhecimento do Grupo Parlamentar do PCP que o Governo terá notificado a Administração da EMEF para, "com carácter de urgência", entregar a responsabilidade pela gestão das instalações das oficinas à REFER. Tal decisão, que precariza a Empresa Pública que assegura a manutenção ferroviária, só se compreende num quadro em que o Governo se prepara para, em prejuízo das empresas que tutela e para benefício dos interesses capitalistas que serve, retirar à EMEF a Manutenção do Metro do Porto e entregar essa manutenção aos grupos capitalistas e às multinacionais, impondo depois à REFER que lhes disponibilize as instalações públicas. A confirmar-se - e a manter-se - esta decisão do Governo, seriam evidentes e profundos os prejuízos para as empresas públicas envolvidas, para os seus trabalhadores, para os utentes e para a região e o país, dada a importância estratégica que o trabalho de manutenção ferroviária representa.

Vagões da CP Carga

O Governo tem imposto uma política de redução cega dos postos de trabalho na EMEF ao mesmo tempo que impõe mecanismos burocráticos ao seu funcionamento que dificultam a sua capacidade de resposta operacional. É uma política intencional destinada a favorecer a externalização de serviços e empreitadas, liquidando a empresa e criando oportunidades de negócio para os que desejam parasitar o sector ferroviário nacional.

Entre muitas outras consequências, esta política tem levado à crescente contratação ao estrangeiro de serviços de manutenção ferroviária, agravando os verdadeiros défices da nossa economia. A informação que recebemos é que a CP Carga se prepara para transferir para Espanha a manutenção, total ou parcial, dos seus vagões. Além dos prejuízos evidentes que esta medida acarretaria – para a EMEF, para os seus trabalhadores, para o país – recordamos que essa é a política seguida pela TAKARGO, e que por isso tinham a manutenção feita em Espanha os vagões envolvidos nos dois acidentes ferroviários registados este ano na Beira Alta, com composições desta empresa, e que tantos prejuízos trouxeram à circulação ferroviária.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, perguntamos ao Governo, através do Ministério da Economia, o seguinte:

1. Qual o ponto de situação do projeto LUSOGATE? Como pretende o Governo garantir que as potencialidades deste projeto não são liquidadas pelos interesses das multinacionais que se movimentam no sector?
2. Confirma a intenção de obrigar a EMEF a abdicar da gestão das oficinas de Guifões, 42 anos antes do termo da subconcessão em vigor com a REFER?
3. Confirma a intenção da CP Carga em passar a manutenção, total ou parcial, de vagões para Espanha?

Palácio de São Bento, sexta-feira, 11 de Julho de 2014

Deputado(a)s

BRUNO DIAS(PCP)

ANTÓNIO FILIPE(PCP)

JORGE MACHADO(PCP)

MIGUEL TIAGO(PCP)