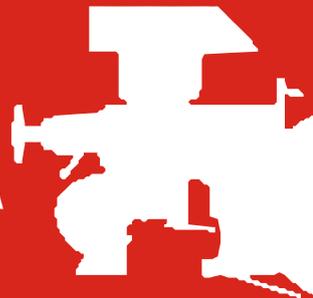




LINHA VERMELHA



BOLETIM DO SECTOR FERROVIÁRIO

NOVEMBRO 2014



UE CONFIRMA: TODOS OS GOVERNOS MENTIRAM AOS FERROVIÁRIOS SOBRE O «INEVITÁVEL» DESMEMBRAMENTO DA CP!

O desmembramento da CP nunca foi uma imposição legal, foi uma opção, errada e de cariz neocolonial, uma opção induzida pela UE, mas uma opção de PS, PSD e CDS! Esta a conclusão clara que se pode tirar da resposta dada pela União Europeia a uma questão colocada pelo deputado do PCP João Ferreira: «As atuais regras da UE não impõem a separação das empresas ferroviárias verticalmente integradas.»

Página 8



EMEF: Governo mente e manipula Sobre Guifões e o Metro do Porto!

A saída da EMEF de Guifões para entregar as instalações, de graça, ao subconcessionário privado é apenas um dos episódios de um processo onde o

Governo expõe o seu verdadeiro projecto para a EMEF: precarizar e privatizar.

Página 3



REFER: Mas qual fusão? Isto é uma aniquilação!

O processo em curso, que o Governo quer fazer depressa e contra todas as opiniões, tem sido apresentado como uma fusão, mas na realidade trata-se de uma

destruição da REFER, colocada ao serviço das PPP rodoviárias e transformada numa gestora de PPP, subconcessões e subcontratações.

Página 4



OE2015?

OE2015: Em vez do prometido, mais roubos e muitas mentiras!

Muitas foram as promessas feitas aos ferroviários e ao povo português para o Orçamento de Estado para 2015. Mas agora que se conhece a proposta, vê-se que o que ela contém de facto são mais roubos - nas concessões, nos salários, nas pensões, nos direitos, nos impostos - e muitas mentiras para tentar enganar o povo que este ano há eleições.

Página 7



CP CARGA: Sobre a vitória alcançada e a luta que continua em defesa da empresa e contra a exploração

Os trabalhadores da CP Carga obtiveram uma importante vitória na sua luta pelo efectivo cumprimento do seu Acordo de

Empresa. Mas ao mesmo tempo o Governo prossegue a sua ofensiva contra a Empresa, obstinado em privatizar o transporte ferroviário de mercadorias.

Página 5

E ainda:

Investimentos na Linha do Oeste, o projecto Lusogate, a Refer Engineering e algumas datas para a luta.

ATENÇÃO!

ESTE BOLETIM NÃO FOI SUJEITO AO VISTO PRÉVIO DO SR. MANUEL QUEIRÓ, NEM CUMPRE OS REQUISITOS PLASMADOS NA LEI DA ROLHA NA CP

(Pag.6)



PARA QUANDO O INVESTIMENTO NA LINHA DO OESTE?

O PCP já sublinhou reiteradas vezes que a política que tem sido imposta à CP leva à degradação da fiabilidade e segurança da operação. Mas os seus verdadeiros propósitos são a criação de condições objectivas e subjectivas para avançar com a privatização da ferrovia que for “rentável” e para o fim da ferrovia “não rentável”.

O Governo adia investimentos inevitáveis, nomeadamente em material circulante, alimentando a ideia de que o Estado não tendo condições para investir, ao privatizar resolverá o problema. Finge desconhecer que, só haverá ferrovia privatizada quando investir e que esse investimento será sempre e só pago com fundos comunitários e com o Orçamento do Estado (e nunca, mas nunca mesmo, pelas empresas privadas).

A Linha do Oeste tem evidentes potencialidades que são desaproveitadas pela falta de qualidade e fiabilidade da operação hoje realizada. Nos últimos tempos, têm-se multiplicado as supressões de circulações por falta de material circulante, chegando a ser quase diárias, dizendo a Administração da CP estar a pensar desviar material do Alentejo e, ainda, recorrer a mais sucata recauchutada alugada a peso de ouro a Espanha - como já acontece na Linha do Minho – para recauchutar a operação na Linha do Oeste.

Como o PCP vem alertando há anos, o investimento na modernização do material circulante e na infraestrutura ferroviária é uma necessidade que não pode ficar à espera dos processos de privatização – únicos momentos em que o Governo abre os cordões à bolsa.

EMEF:

QUAL O PONTO DE SITUAÇÃO DO LUSOGATE?

O rumo que o Governo tem imposto à EMEF revela-se muito útil ao processo de concentração monopolista, criando a cada passo excelentes oportunidades de negócio para os interesses dos grandes grupos económicos. O governo sabota as empresas que deveria tutelar, conduzindo directamente à liquidação do aparelho produtivo nacional, à degradação da qualidade e fiabilidade da operação ferroviária, ao crescimento do desemprego e à emigração de trabalhadores altamente qualificados, em tudo aumentando a dependência externa. Exemplo disto é o projecto LUSOGATE que estava a ser desenvolvido pela Unidade de Investigação e Desenvolvimento (UID) da EMEF. Este equipamento com enorme potencial evitaria 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 fornecimento exclusivo deste equipamento) e ganhavam a CP, a EMEF e a economia nacional. O processo tinha tantas potencialidades que a CP disponibilizou uma UQE da série 2300 a tempo inteiro para proceder aos ensaios necessários ao

É certo que a privatização e consequente destruição da Sorefame veio tornar mais difícil (e mais cara) a aquisição de material circulante. É igualmente certo que a política de desmantelamento da EMEF torna cada vez mais difícil assegurar a manutenção, reparação e conservação do material circulante.

É necessário pois inverter o caminho de destruição da ferrovia, pensar em toda a fileira produtiva, construir soluções nacionais que assegurem a maior incorporação nacional na construção de material circulante, e apostar no crescimento da EMEF, entregando-lhe trabalho.

Por exemplo, não esquecemos que o Governo preferiu alugar material circulante obsoleto a Espanha e recusou a possibilidade da EMEF recuperar material que existia em Portugal, para poupar alguns euros naquele ano – e ter custos acrescidos de milhões nos restantes, para importar aquilo que podia produzir.

No caso da Linha do Oeste é uma evidência que a verdadeira causa da atual degradação é o sucessivo adiamento da sua modernização, estando por demais demonstradas e reconhecidas as enormes potencialidades que esta linha possui desde que devidamente modernizada. E existem verbas europeias para essa modernização - mas o Governo tem-nas reservado para as «encomendas» das PPPs.

desenvolvimento do projecto. Acontece que o Governo decidiu liquidar a UID da EMEF e oferecê-la à multinacional NOMAD criando uma nova empresa, para já ainda com escritório em Portugal, detida a 65% pela NOMAD e a 35% pela EMEF. Esta nova empresa continua a utilizar as vantagens de ter a investigação a decorrer em ambiente ferroviário, usufruindo para tal dos equipamentos e infraestruturas públicas, mas transferindo o controlo das prioridades de investigação e dos eventuais resultados deste projecto para o estrangeiro e para o capital.

A destruição da UID da EMEF foi mais um crime contra a ferrovia nacional que o PCP não se cansará de denunciar, tendo-o feito nomeadamente na Assembleia da República. **O futuro soberano, nacional e público em que acreditamos passará também pela ferrovia nacional onde as questões da investigação e desenvolvimento serão sem dúvida uma potencialidade a aproveitar.**

SOBRE GUIFÕES E O METRO DO PORTO

O Secretário de Estado dos Transportes, face à luta dos trabalhadores da EMEF que exigiam que Governo não lhe retirasse a manutenção da Metro do Porto, respondeu com a costumeira fraseologia neoliberal com que o país está a ser arrasado: «*Não impedimos a EMEF de concorrer. O que não aceitamos é outra coisa, é garantir que a EMEF, em conjunto com qualquer parceiro, tenha um contrato garantido com um preço superior ao que o mercado oferece para o mesmo serviço. Porque isso recai sobre os contribuintes.*» Mais uma vez o Governo mentiu aos portugueses, e vai «*recair sobre os contribuintes*» o custo das opções que essas mentiras tentam disfarçar.

Desde logo, porque o Governo finge colocar-se numa posição de neutralidade quando de facto está ao serviço do capitalismo monopolista. Recusa intervir em favor das empresas que tutela, mas intervém activamente contra elas. Não foi nem o «*mercado*», nem a «*livre concorrência*» que levou a EMEF a abdicar do contrato sobre as oficinas de Guifões que era válido até 2056, foi uma instrução directa do Secretário de Estado dos Transportes, que ordenou que a EMEF rasgasse um contrato que a beneficiava. Como já o lembrou a Comissão de Trabalhadores da EMEF, este comportamento é tão grave que está tipificado no Código Penal, no seu Artigo 235.º como de Administração Danosa «*1 - Quem, infringindo intencionalmente normas de controlo ou regras económicas de uma gestão racional, provocar dano patrimonial importante em unidade económica do sector público ou cooperativo é punido...*». Os membros do Governo não podem usar os poderes que têm, de administração das empresas públicas, para as prejudicar, como é manifestamente o caso da ordem dada sobre Guifões pelo Secretário de Estado dos Transportes e cegamente executada pela Administração da EMEF por si nomeada.

O património público que o Governo pretende oferecer a um subconcessionário privado não é propriedade de um Secretário de Estado, nem de um qualquer Ministro ou Governo: é do Povo Português! Se esta imposição à EMEF de abandono das oficinas de Guifões já era grave, a leitura do Caderno de Encargos do Concurso de Subconcessão deixa claros os objectivos desta medida: as oficinas passam para a empresa pública Metro do Porto que as cede **gratuitamente** ao Subconcessionário privado - «*As rendas de espaços utilizados pelo Subconcessionário no PMO de Guifões, abrangidos por este contrato, e custos de condomínio respectivos, serão suportados pela Entidade Adjudicante*» (Adjudicante, isto é o Estado Português). «*As áreas oficiais localizadas em Guifões, bem como o direito de utilização de áreas de parque de material circulante igualmente ali situado, encontram-se disponíveis para utilização pelo ADJUDICATÁRIO, nas condições de uso e operacionalidade que à data possuírem.*» E falava o Governo em não beneficiar a EMEF por causa das sacrossantas leis do mercado. Mas a EMEF pagava a renda das instalações, coisa que o adjudicatário privado (subconcessionário) não pagará uma vez que usufruirá gratuitamente das instalações públicas. E os custos existentes irão «*recair sobre os contribuintes*».

Da leitura do Programa do Concurso ficamos ainda a saber que a EMEF só pode concorrer num dos consórcios (é expressamente proibida a uma qualquer empresa participar em mais do que um consórcio), pelo que faça o preço que fizer, corre sempre o risco de deixar de prestar a Manutenção pois o «*seu*» consórcio pode «*perder*», independentemente do preço que a EMEF praticar. Só que o seu destino real nem sequer é o de apresentar-se a concurso, mas sim o de ser subcontratada pelo subconcessionário para realizar alguns serviços, tal como o prevê expressamente o caderno de encargos, que aponta para uma estrutura de manutenção do material circulante composta por cinco cargos de chefia e «*Equipas de Manutenção Subcontratadas e Apoio Técnico (Consórcio EMEF/BT; EMEF; BT/RCS)*».

Ou seja, na teia de subcontratações que o Governo desenhou, a EMEF ofereceria os seus serviços para ser subcontratada pelo subconcessionário, um quadro que evidentemente se destina à precarização completa dos postos de trabalho da EMEF. Reparemos que o Organigrama da Manutenção de Material Circulante desenhado no Caderno de Encargos para a Metro do Porto não tem um único operário no quadro, reflexo de uma concepção onde a força de trabalho está precarizada ao máximo para permitir a sua maior exploração possível.

Este é um modelo inaceitável, de uma “modernidade” que remonta ao século XIX. No Caderno de Encargos o Governo tem ainda o cuidado de retirar do concurso a Grande Manutenção dos veículos Eurotram: «*Toda a manutenção dos veículos Eurotram está a cargo do subconcessionário, com exceção das atividades de Grande Manutenção da Frota Eurotram dos ciclos de 960.000kms e 1.440.000kms; b) Estas manutenções ficarão a cargo de uma entidade terceira designada como Fornecedor de Grande Manutenção de Material Circulante (FGMMC), a indicar pela Entidade Adjudicante;*».

Assim se demonstra que mesmo no quadro de uma opção errada como a de subconcessionar a exploração do Metro do Porto, teria sido possível não colocar a Manutenção do Material Circulante nesse concurso. Mas esta excepção levanta ainda uma outra interrogação: quem decidiu o Governo designar como «*Fornecedor de Grande Manutenção de Material Circulante*»?

Face a este conjunto de questões, o PCP interveio na Assembleia da República exigindo esclarecimentos cabais do Governo e o imediato cancelamento deste concurso.

MAS QUAL FUSÃO? ISTO É A ANIQUILAÇÃO!

O Governo decidiu este ano avançar para aquilo a que chamou a fusão da REFER com a EP Estradas de Portugal, e que na realidade representa um novo passo no caminho de pulverização do Sector Ferroviário Nacional com a destruição da REFER.

O objetivo do Governo, na sua cegueira neoliberal, é reduzir toda a atividade pública à gestão de concessões, subconcessões e subcontratos. Os custos para o país destas opções estão já a ser pesados e serão dramáticos. E não estamos a falar apenas nos custos financeiros, que também pesam e pesarão. Falamos essencialmente dos custos derivados da destruição da segurança e fiabilidade do sector ferroviário e dos custos económicos de abandonar um sector estratégico nas mãos das multinacionais e dos grupos económicos portugueses com elas associados.

São vários os vectores por onde esta medida do Governo pode e deve ser questionada. Desde logo, na forma como surgiu e na pressa com que o Governo tenta concretizá-la. É a urgência de desviar recursos - incluindo fundos europeus destinados à ferrovia - para o pagamento dos custos das criminosas Parcerias Público-Privadas do sector Rodoviário que está na verdadeira origem desta fusão.

Até porque ela ocorre em contraciclo, num momento em que o que se discute na Europa é o reconhecimento que a política de separação da exploração e da infraestrutura só trouxe uma consequência positiva, e foi para a multinacional alemã DB que aproveitou para se expandir à maioria dos países europeus, aproveitando a aplicação estrita nos restantes países dos sucessivos pacotes ferroviários.

Como o PCP sempre defendeu, o que Portugal deveria estar hoje a discutir era a reconstrução do que foi destruído nos últimos 20 anos, era a fusão da CP, da REFER, da EMEF e da CP Carga numa grande empresa pública ferroviária, aí sim com evidentes ganhos de eficiência e poupanças significativas.

A leitura do Despacho do Governo deixa-nos ainda preocupações mais acrescidas. Lemos por exemplo que um dos objetivos do Governo é a «**Definição do plano “quick wins”, que abarque, designadamente, uma estratégia para a alienação de património e identifique iniciativas para a materialização de sinergias de curto prazo**». Olhando para a REFER, e para a prática privatizadora deste Governo, imediatamente percebemos que quando o Governo fala de «ganhos rápidos» está a pensar na alienação do património ferroviário, na venda da REFER Telecom, na subconcessão dos Centros de Controlo Operacional, etc.

As declarações públicas do Presidente das Estradas de Portugal, indigitado para coordenar a absorção da REFER por esta, são igualmente claras no que é a essência deste projeto: destruir capacidade instalada, destruir saber fazer, para criar a dependência dos serviços prestados pelas multinacionais e pelos grupos económicos portugueses a elas associados.

Para a propaganda, o Governo começou por falar de poupanças de 50 milhões de euros, tendo passado depois para mil milhões e mais recentemente para 1021 milhões. São números simplesmente atirado para o ar para efeitos propagandísticos e que retrayam não «poupanças» mas a quantidade de dinheiro rápido que o Governo conta realizar em 2015 para pagar as PPP rodoviárias.

Se os objetivos desta fusão são mafiosos, as consequências seriam criminosas. Os trabalhadores de cada uma das empresas têm especificidades muito profundas nas suas tarefas e desempenho profissional, que requerem uma formação construída essencialmente nessa sua atividade específica e numa cultura rodoviária e ferroviária próprias. No caso da REFER, a complexidade do sistema ferroviário exige uma técnica muito específica, numa articulação perfeita dos diversos aspetos da infraestrutura com os comboios que nelas circulam, o que torna uma medida destas, para além de totalmente disparatada e irracional, de uma gravidade extrema e de consequências imprevisíveis.

Mas o Governo não está preocupado com essas questões. O seu único mandato é sacar tudo o que for possível para pagar aos banqueiros e criar oportunidades de negócio para os grupos económicos. Custe o que custar!

O Governo, na propaganda desta sua decisão, tem referido que decidiu seguir o «modelo» finlandês e sueco. O deputado do PCP, Bruno Dias, já demonstrou que isso é falso, pois este modelo nem nesses países se aplica. E solicitou os estudos comparados que levaram a que fossem rejeitados os «modelos» existentes na esmagadora maioria dos países do mundo, não tendo obtido qualquer resposta até agora - o que não nos espanta!

Sobre a REFER Engineering

Pela primeira vez a REFER colocou a concurso internacional um projecto de eletrificação - para os 90 km do troço Nine/Valença da Linha do Minho. O PCP considera este facto um passo mais na destruição da engenharia ferroviária portuguesa tendo questionado o Governo na Assembleia da República, nomeadamente perguntando: «Por que razão é lançado um concurso internacional para projecto de electrificação quando a REFER Engineering tem plena capacidade nesta valência técnica?», «Sabe o Governo que o risco de se perder a valência técnica dos projectos de electrificação de linhas férreas o que coloca o país na dependência de países terceiros?», «Estimou o Governo quantos milhões de euros vai o Estado gastar a mais contratando no exterior estes projectos e a gestão e fiscalização de obra?», «Tendo o Governo anunciado a destruição da REFER na fusão desta com a EP/Estradas de Portugal, com a realização de “quick wins” através da venda da REFER Engineering, entre outras, está este processo concursal a antecipar já essa liquidação?»..

CP CARGA: SOBRE A VITÓRIA E A LUTA QUE CONTINUA

EM DEFESA DA EMPRESA E CONTRA A EXPLORAÇÃO

Com a assinatura, **dia 21 de Julho, do Acordo** entre o SNTSF/ECTTRANS e a Administração da CP Carga, sobre o pagamento das horas extraordinárias de acordo com o previsto no AE, terminou vitorioso um processo de luta iniciado em 2011, de resistência ao roubo no trabalho suplementar e em defesa da contratação colectiva.

Foram mais de três anos de luta com greve, apenas interrompidos nos meses subsequentes a Março de 2013, quando a Administração da CP iniciou um recuo parcelar em direcção ao cumprimento do Acordo de Empresa (recuo que se materializou no Acordo de Março

de 2013 com a generalidade dos Sindicatos da Empresa em torno do trabalho suplementar, mas que em vez de evoluir para o alargamento do cumprimento efectivo do AE às restantes matérias, depressa deixou claro que sem luta os ferroviários só receberiam mais boas palavras e promessas, e levou ao retomar da luta por parte dos trabalhadores e alguns Sindicatos).

É uma vitória importante depois de uma luta que deve orgulhar aqueles que a levaram a cabo. É uma vitória que agora importa garantir que é inteiramente respeitada pela empresa.

PCP LEVA DEFESA DA CP CARGA À ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Fruto da obstinação de privatizar a CP Carga, entre 2010 e 2013 a CP Carga perdeu 21,5% dos seus trabalhadores, passando de 746 para 585 trabalhadores. Esta tem sido a consequência mais visível do atual processo de privatização da Empresa, que há anos os sucessivos governos veem implementando. Fruto desta perda de trabalhadores a empresa enfrenta hoje dificuldades operacionais que diminuem a sua capacidade de resposta e abrem espaço à crescente intervenção de concorrentes privados no transporte ferroviário de mercadorias.

Mas não se pense que essa diminuição se deu no plano das estruturas superiores da empresa. Entre 2012 e 2013, por exemplo, os quadros superiores passaram de 22 para 36, as chefias intermédias mantiveram-se (56 para 55) e a redução deu-se nos restantes trabalhadores (de 548 para 497).

Aliás, o mesmo destino teve a anunciada poupança com o facto dos Administradores da CP Carga passarem a ser dois membros do Conselho de Administração da CP. É que os anteriores Administradores passaram a Diretores Executivos e a grande poupança foi um puro ato de cosmética que passou despercebido a muita gente. E se alguma consequência teve foi a degradação da autonomia da CP Carga.

Na CP Carga é perfeitamente visível a verdadeira face dos «cortes» em curso. Veja-se o facto de o crescimento das despesas com juros entre 2010 e 2013 (5,9 Milhões de Euros, de 1,7 para 7,6) ter sido similar à redução nas despesas com remunerações no mesmo período (6,1 Milhões de Euros, de 20,5 para 14,4). Ou seja, que todos os despedimentos, todos os roubos por via do Orçamento de Estado, todos os não cumprimentos do Acordo de Empresa, tiveram como único resultado real arrecadar uns milhões a mais para entregar à banca.

Tudo isto é possível pelo facto de, na lógica neoliberal e neocolonial que está a arrasar com o país, o transporte ferroviário de mercadorias, ser visto como mais uma oportunidade de negócios a entregar aos grupos económicos, custe o que custar – quando o que se impõe é que rapidamente cresça a consciência de que o transporte ferroviário de mercadorias é uma componente essencial para a defesa e dinamização da economia nacional.

É no quadro dessa lógica que o Governo anunciou a transferência dos terminais de mercadorias da CP Carga para a REFER. Esta medida retiraria mais de 1,5 milhões de euros de receitas à CP Carga (361 mil de prestação de serviços a terceiros e 1,093 milhões da concessão de espaços a terceiros), e provocaria o significativo crescimento das suas despesas, pois passaria a pagar pela utilização do que hoje administra.

Face a esta situação, o PCP questionou o Governo na Assembleia da República, nomeadamente perguntando «*Qual a lógica (que não seja a do desmantelamento) de autonomizar uma empresa e de seguida retirar-lhe toda a autonomia de gestão?*» E denunciando, ainda antes de António Ramalho o ter confirmado em entrevista na Comunicação Social, que seria a «*privatização o verdadeiro destino dos Terminais de Mercadorias que o Governo quer enviar para a REFER, num quadro em que quer fundir a REFER com as Estradas de Portugal e quer vender ou concessionar tudo o que puder do seu património para garantir "fast wins"*». Mas a pergunta mais importante era mesmo a mais estruturante, e não se dirige ao Governo, mas a cada ferroviário, a cada trabalhador, a cada português: «*Para quando a correção do caminho que tem sido imposto ao país? Para quando a reconstrução de um forte, uno e público sector ferroviário nacional?*»

E UMA AGÊNCIA EXTERNA PARA VENDER AS MENTIRAS DA ADMINISTRAÇÃO E DO GOVERNO

Consciente do estado de absoluta degradação da ferrovia, resultado direto da ação que o seu Governo intensificou, a Administração da CP decidiu recentemente implementar duas medidas, aparentemente desconexas, mas que na realidade são convergentes.

Em primeiro lugar, preocupou-se em implementar a «lei da rolha», um regulamento de comunicação assim apelidado pelos trabalhadores por ameaçar com processos disciplinares quem prestar declarações públicas, mesmo que verdadeiras e mesmo que sobre assuntos de relevante interesse público. Esta tentativa antidemocrática e fascizante foi de imediato apoiada pelo Secretário de Estado dos Transportes como um «me parece do mais elementar do bom senso».

Na verdade o que revela bom senso – e cultura democrática – é a posição da Comissão de Trabalhadores da CP, secundada por diversos sindicatos: «Os trabalhadores não podem ser impedidos de opinar sobre a empresa, entre si, perante terceiros e junto dos órgãos de comunicação social, sobre assuntos que não devam ser considerados confidenciais, e, mais ainda, sobre assuntos de interesse público. Do mesmo modo, não podem ser considerados confidenciais todos os assuntos que a empresa considere que devem ser assim qualificados, porque isso resultaria, por outra via, na aniquilação do direito à liberdade de expressão e opinião.»

É preciso que se perceba o que está em causa com esta opção. Negócios como os da sucata, que a Comissão de Trabalhadores denunciou durante anos e os Governos fizeram por ignorar, passarão a ser confidenciais? Os incidentes que se sucedem e a Administração da CP e o Governo tentam esconder passarão a ser confidenciais? O contrato de cedência das instalações de Guifões que o Governo mandou rasgar para oferecer aos privados passará a confidencial? Denunciar os contratos SWAP, como o fizeram os trabalhadores enquanto o governo fingia não ouvir, e que custaram milhares de milhões de euros às empresas públicas, passará a dar direito a processo

disciplinar? Os negócios com a RENFE, a SIEMENS, a ALSTHOM, em prejuízo da economia nacional e benefício de interesses privados e particulares, passarão a ser confidenciais? As permutas e vendas de património público em condições desastrosas passarão a ser confidenciais? As verdadeiras contas da empresa, que aparecem marteladas na comunicação social, passarão a ser confidenciais?

Como é evidente, não se trata de «bom senso», mas de má consciência. O que as empresas públicas precisam é de mais transparência, de aumentar o controlo de gestão por parte dos trabalhadores e impedir a drenagem de recursos públicos para bolsos privados.

Mas ao mesmo tempo que tenta impor a lei da rolha, a Administração da CP avança com a contratação de um gabinete de imagem, naturalmente de um ligado às campanhas eleitorais dos partidos do arco da dívida – e, numa empresa onde se viola o Acordo de Empresa alegando que «não há dinheiro», prepara-se para gastar mais uns largos milhares de euros mensais com essa contratação externa.

O PCP exige que seja adoptada uma política de promoção da transparência nas empresas públicas em vez de alimentar a crescente opacidade nas mesmas que tanto tem custado ao país.

O PCP denuncia a hipocrisia daqueles que no Governo recusam a possibilidade de contratar trabalhadores (e eles fazem falta, quer na CP quer na EMEF) mas depois dá autorização para gastar milhares de euros mensais nestas contratações externas para a propaganda.

O PCP apela aos ferroviários para resistirem à implementação da Lei da Rolha exercendo o direito à liberdade de expressão e opinião. Fascismo nunca mais, nem com botas cardadas nem com fatinhos de lã.

Têm vindo a crescer as denúncias públicas, de utentes e de trabalhadores, quanto às condições de circulação das automotoras 592 na Linha do Minho, mais conhecidas como «espanholas», material circulante obsoleto alugado pela CP à RENFE com a manutenção incluída. As queixas mais recentes e insistentes prendem-se com a qualidade do ar e o cheiro nauseabundo que regularmente toma o interior destes comboios. A administração da CP, que já reconheceu não realizar as devidas análises do ar, simultaneamente esboça uma desculpa com o quadro em que escolheu operar – a manutenção ser assegurada pela RENFE – e vai dizendo que os planos de manutenção estão a ser cumpridos. Mas o que importa é que, conforme denunciámos há anos, estas automotoras não têm as condições adequadas para o serviço público de passageiros.

Esta situação é ainda mais agravada pelo facto de esta péssima qualidade do serviço ser conjugada com um negócio totalmente desajustado das necessidades da própria CP e do país, onde não só se está a utilizar um material que não reúne condições para o serviço aos utentes, como se transfere para o estrangeiro trabalho que pode e deve ser realizado no país. É lamentável que, apesar do PCP ter já levantado diversas vezes esta questão aqui na AR, o Governo continue cego, surdo e mudo face à realidade.

EM VEZ DO PROMETIDO MAIS ROUBOS E MUITAS MENTIRAS!

Durante o último ano fomos coleccionando promessas para este Orçamento de Estado: o regresso das concessões, verbas para pagar os variáveis, devoluções, menos impostos, etc.

Agora que se conhece a proposta de Oe2015, é fácil ver que era tudo mentira. Mas as mentiras não se reduzem ao que prometeram. Também neste OE vemos mais mentiras - desde logo o aumento de impostos disfarçado de fiscalidade verde, a receita de IRS a aumentar e o governo a falar de reduções de impostos, etc.

Por outro lado, sendo este o primeiro Orçamento após a saída formal da troika (da estrangeira, que a nacional - PS, PSD e CDS - por cá continua), e mantendo-se o essencial dos roubos, é o apontar de um conjunto de medidas já não para 3 anos mas para 20 anos. Medidas antilaborais que serão para sempre, ou melhor, que serão por todo o tempo que os capitalistas tiveram força para as impor.

Vejamos então o que de facto está no Orçamento de Estado para 2015:

Continua a **violação da Contratação Colectiva**, com inúmeros artigos do OE a alterarem o conteúdo da Contratação Colectiva em vigor de forma imperativa.

Os ferroviários levam com **mais um ano de congelamento salarial**, com a proibição de toda e qualquer valorização remuneratória (alteração de posicionamento remuneratório, progressões, promoções ou graduações em categoria ou posto superior).

Para salários acima de 1500 euros, é aplicado **um roubo mensal de um montante entre 2,8% e os 8%**. Esta é a famosa devolução dos 20%, onde os que dizem devolver na realidade levam uma parte do nosso salário com eles.

O **Subsídio de Refeição é congelado** e volta a ser imposto o preço mínimo nos refeitórios (excepto para situações sociais e de piquete).

Volta a ser aplicado o **roubo no trabalho extraordinário** (cujo pagamento é reduzido a mais 12,5% na 1ª hora e 18,75% nas restantes) para horários até 35 horas, e **do trabalho efectuado em dia de descanso semanal, obrigatório, complementar e feriado** (reduzido a mais 25%).

Mantém-se o **roubo do Complementos de reforma**, continuando o seu pagamento suspenso nos termos do ano passado. Para rendimentos acima dos 600 euros no caso dos trabalhadores das empresas públicas e dos 2000 euros no caso das subvenções vitalícias que PS, PSD e CDS fizeram aprovar para serem pagas ao ex-detentores da cargos públicos.

O **Pagamento do subsídio de férias e de natal volta a ser imposto por duodécimos**, para disfarçar a verdadeira

dimensão do saque fiscal e promover a progressiva extinção dos mesmos.

É **limitada a contratação no sector público**, e colocado o objectivo de prosseguir a redução de trabalhadores.

É **vedada a utilização gratuita dos transportes** aos reformados, aos trabalhadores e seus familiares – mantêm-se o que está em vigor - medida que a CP e o Governo têm utilizado para justificar o roubo das concessões aos ferroviários.

O Orçamento de Estado aponta ainda para o início do processo de **subconcessão aos privados** das linhas hoje exploradas pela CP (a iniciar-se com Cascais), para a **destruição** da REFER na fusão com as Estradas de Portugal, e para a **privatização** da CP Carga e da EMEF.

Além destes ROUBOS E CRIMES ESPECÍFICOS, os ferroviários sofrem os roubos que atingem todos os outros trabalhadores. É que o Governo diz que “não há aumento da carga fiscal” mas os números do OE2015 apontam para um aumento global de 4,7% na carga fiscal que incide sobre os rendimentos do trabalho e do consumo, o que contrasta com a redução da taxa do IRC de 23% para 21% (e isto depois de PS, PSD e CDS a terem baixado de 25 para 23% já este ano). E enquanto se reduz impostos aos capitalistas, e se mantêm as suas escandalosas isenções, a verdade é que com este Orçamento somariam já 11 mil milhões de euros a mais os arrecadados pelo Governo, em apenas três anos, com os aumentos do IRS, do imposto sobre os trabalhadores.

Porque a verdade, que a propagando do Governo pode disfarçar mas não altera, é que se trata de uma proposta de Orçamento que procura esconder o agravamento do endividamento e da dependência do País, que mantêm e confirma o assalto aos salários e pensões de reforma, que promove o desemprego e a precariedade, que prossegue a asfixia financeira e o desmantelamento das funções sociais do Estado (na Saúde, Educação e Segurança Social) e dos serviços públicos, pondo em causa direitos constitucionalmente consagrados, que acentua o ataque ao poder local e à sua autonomia, que prossegue uma política fiscal assente na insuportável tributação sobre os trabalhadores e outras camadas não-monopolistas a par de uma escandalosa protecção ao grande capital, a lucros e dividendos, à especulação financeira, que consagra a criminosa política de alienação de empresas e sectores estratégicos, com a intenção de novas privatizações ou concessões.

Um Orçamento que tem que ser derrotado, e merece, e exige, a resposta na luta dos ferroviários.

TODOS OS GOVERNOS MENTIRAM AOS FERROVIÁRIOS SOBRE O "INEVITÁVEL" DESMEMBRAMENTO DA CP

João Ferreira, deputado do PCP no Parlamento Europeu, questionou a Comissão Europeia sobre a «**Separação entre a gestão da infraestrutura e a exploração de serviços de transporte - situação em França e na Alemanha e nos demais países**».

Uma pergunta onde se podia ler: «Apesar das medidas impostas pela UE no setor ferroviário, ao nível da separação entre a gestão da infraestrutura e a exploração de serviços de transporte – que se veio a revelar desastrosa em países como Portugal, onde a CP foi retalhada em diversas empresas, com degradação da situação financeira das empresas (com custos acrescidos que a integração evitava), degradação do serviço público, da infraestrutura e dos direitos dos trabalhadores –, é sabido que a França e a Alemanha não efetuaram a referida separação. O Parlamento francês decidiu acabar com a separação entre a SNCF e a RFF, unindo-as numa única entidade pública. Na Alemanha nunca foi criada uma empresa de gestão de infraestruturas, pelo menos nos moldes desejados pela Comissão Europeia. Neste quadro, merece registo o facto de a multinacional alemã Deutsche Bahn (DB), um colosso do setor, estar interessada na privatização de empresas de outros países, como Portugal, que resultaram dos retalhos de empresas-mãe (como a CP) – privatizações e retalhos, sublinhe-se, impostos pela UE. Pergunto à Comissão Europeia qual o motivo para a dualidade de critérios entre a França e a Alemanha, por um lado, e os demais países, por outro, e se considera a possibilidade de alterar as suas posições neste domínio, em face dos desenvolvimentos verificados.»

A resposta da Comissão Europeia foi clara. Os ferroviários, que durante anos ouviram os aldrabões do PS, do PSD e do CDS justificarem as suas opções com as «imposições de Bruxelas», ficam agora mais esclarecidos sobre o verdadeiro processo que passaram, onde se aplicou a Portugal uma determinada política e às grandes potências europeias outra, em prejuízo de Portugal e em favor destas e das suas multinacionais. Leia-se a resposta de Siim Kallas, o Comissário Europeu para os Transportes: «As atuais regras da UE não impõem a separação das empresas ferroviárias verticalmente integradas. O gestor de infraestrutura e a empresa ferroviária podem permanecer dentro do mesmo grupo, sob reserva do requisito de separação das contas. No entanto, se o gestor da infraestrutura não for independente, no plano funcional, da empresa ferroviária, certas funções que são essenciais para assegurar o acesso não discriminatório à rede ferroviária devem ser exercidas por um organismo independente. **A legislação da UE não impõe privatizações.** Cabe aos Estados-Membros decidir se pretendem realizar determinadas atividades económicas através de empresas estatais. Essas empresas públicas estão sujeitas às mesmas regras que as empresas privadas. Por conseguinte, **a decisão de separar a empresa Comboios de Portugal não foi exigida pela legislação da União, tendo constituído uma decisão soberana do Estado português.** Do mesmo modo, as decisões tomadas pela França e pela Alemanha de, respetivamente, manter ou introduzir uma estrutura verticalmente integrada não infringem o direito da UE.»

A Célula do PCP dos Ferroviários de Lisboa promoveu, no passado dia 23 de Outubro, um debate subordinado ao tema «A Alternativa Patriótica e de Esquerda porque lutam os comunistas para o Sector Ferroviário Nacional», onde mais uma vez ficou patente a necessidade de romper com o caminho que está a ser seguido, o que no caso da ferrovia nacional implica travar as políticas de pulverização, privatização e precarização do sector que têm sido aplicadas pelos sucessivos governos, e voltar a apostar num sector ferroviário uno, público e colocado ao serviço do povo e do país, e significa ainda a necessidade de travar o caminho de crescente precarização e exploração dos ferroviários e apostar no trabalho com direitos como factor estruturante do desenvolvimento e da democracia. É preciso resistir à actual ofensiva acumulando força para a inevitável ruptura com 38 anos de contra-revolução, para recolocar os valores de Abril no Futuro de Portugal. O PCP acredita no futuro da ferrovia nacional e de Portugal, mas esse futuro depende dos ferroviários, dos trabalhadores e do povo português tomarem nas suas próprias mãos as rédeas do seu destino. É preciso deixar de alimentar ilusões sobre as alternâncias e passar à construção da alternativa!

FERROVIÁRIO: ESTE É O TEU PARTIDO!

ORGANIZA-TE NO PCP

sector.ferroviario@pcp.pt