



Editorial Os variáveis, os ferroviários e a lei!

Dois processos têm merecido a atenção dos ferroviários: o processo de destruição do sector em que o Governo se encontra apostado, e o chamado processo dos variáveis.

Neste editorial queremos deixar três breves notas sobre o processo dos variáveis. Desde logo, para sublinhar que só em Portugal as empresas públicas negoceiam a aplicação da lei. Porque o pagamento dos variáveis decorre da lei e tal já foi claramente esclarecido em Tribunal. Mesmo admitindo que a empresa sentisse necessidade de abrir um processo negocial para discutir como pagaria a dívida que acumulou com os ferroviários, o normal seria ter

imediatamente começado a pagar esses variáveis de acordo com a lei, o que não aconteceu, colocando também o «passar a cumprir a lei» na mesa de negociações.

Um segunda nota prende-se com os prazos que o Governo e a sua Administração colocam em cima da mesa para começar a pagar a dívida aos ferroviários: Novembro de 2015, o primeiro mês em que já não estarão nem na empresa nem no governo. Se dúvidas houvesse, esta é a prova definitiva da falta de seriedade com que o CA da CP e o Governo estão neste processo.

A terceira nota é para expressar a nossa convicção de que está mais próximo o momento em que um CA da CP e um Governo serão obrigados a pagar esta dívida. Mas antes os ferroviários terão de voltar à luta!



EMEF: Privatização seria fatal para a CP e degradaria ainda mais a soberania!

São muitas as razões porque o processo de privatização da EMEF deve ser travado. Razões que o PCP resume no seu pedido de Apreciação Parlamentar ao DL 69/2015. Mas será a luta dos trabalhadores o factor determinante para travar mais esta criminoso privatização.

Página 2



REFER: Processo de fusão gera tais contradições que vai derrapando!

Esteve anunciada para 1 de Janeiro, foi anunciada novamente para 1 de Maio, agora falam em Junho. O que é certo é que a destruição da REFER na sua fusão com

a EP vai sendo adiada, fruto da justa luta dos ferroviários e da absoluta falta de consenso e de senso de que o processo enferma.

Página 4

Lisboa • 6 Junho

14h30 Marquês P. ► Restauradores

**MARCHA
NACIONAL
A FORÇA
DO POVO**



CP CARGA: Activo estratégico de que um país soberano não pode abdicar!

O Governo justifica a venda da CP Carga com o facto de tal ter sido reivindicado pela troika, assim demonstrando que a troika por cá continua a dar ordens e a destruir instrumentos de soberania. O PCP recusa esta postura, e aponta a necessidade de uma CP Carga pública e integrada num sector ferroviário nacional público e uno.

Página 3

COMBATER AS PRIVATIZAÇÕES DA EMEF E DA CP CARGA

Os processos de privatização da EMEF e da CP Carga são parte integrante do **processo de liquidação do sector ferroviário nacional** e integram-se igualmente no **processo de privatizações** que o Governo está a lançar na fase terminal do seu mandato.

O Governo refere este processo nos Decretos-Lei como processo de «**reprivatização**». Ora a EMEF foi criada em 1993 e a CP Carga em 2008, funcionando sempre como empresas públicas. Temos assim o Governo a afirmar que vai “voltar a privatizar” o que nunca foi privado – evidenciando um discurso e uma prática que não resistem ao confronto com a realidade.

Este processo afronta a própria Constituição, nomeadamente quando a Constituição aponta como tarefas fundamentais do Estado no plano económico, para a «Coexistência do **sector público**, do sector privado e do sector cooperativo e social de propriedade dos meios de produção» e para a «Propriedade pública dos recursos naturais e de meios de produção, de acordo com o interesse coletivo». Ora, mais uma vez se confirma que o Governo se encontra envolvido num processo de destruição efetiva do sector público.

RAZÕES PARA TRAVAR A PRIVATIZAÇÃO DA EMEF

O PCP colocou já na Assembleia da República um pedido de Apreciação Parlamentar ao DL 70/2015 com o objectivo de travar o processo de privatização da EMEF. Um documento onde se podem encontrar algumas das muitas razões para travar este processo.

«Que o processo de privatização da EMEF seja **conduzido pelo Ministério das Finanças** e não pelo Ministério dos Transportes diz muito dos objetivos deste processo, e de quão afastado ele está de qualquer objetivo operacional ou remotamente relacionado com a melhoria do sector ferroviário nacional. Aliás, o Decreto-Lei é revelador do pensamento dos seus autores face ao funcionamento da ferrovia, ao considerar que a EMEF deve ser privatizada pois é um «ativos não essencial» e uma mera «participada» da CP. Como se fosse possível o funcionamento da CP sem a EMEF, a não ser num quadro de total dependência e vulnerabilidade perante os fabricantes de equipamento ferroviário que dominam o sector a nível global.»

«Este processo de privatização não pode ser separado de um processo mais profundo e mais antigo: o da **concentração monopolista à escala europeia**, e dos objetivos estratégicos e imperialistas desse processo: controlo dos mercados nacionais pelas multinacionais; destruição da capacidade produtiva dos Estados neocolonizados; precarização e desvalorização do preço da força de trabalho; degradação da soberania nacional e crescimento da dependência externa. Que as classes dominantes nacionais estejam rendidas (assimiladas) a este processo de colonização efetivo não é sequer novo na história do nosso povo.»

«A privatização – que tem vindo a ser preparada com os fabricantes de material circulante – colocaria o país ainda mais **dependente dessas multinacionais**, quando aquilo que se impõe é uma rutura com o caminho de declínio nacional e a afirmação de outro caminho, que aposte na produção nacional. É nesse quadro que a manutenção, reparação e produção de material circulante é uma atividade estratégica para o país, para mais quando a ferrovia tende a assumir uma importância crescente nos sistemas de transporte de passageiros e mercadorias e quando o país está confrontado com a necessidade de investimentos no médio prazo de largas centenas de milhões de euros no seu material circulante.»

A privatização contribuiria ainda mais para a **pulverização do sistema** ferroviário, processo gerador de crescentes «custos para o Estado e de importantes perdas na segurança e fiabilidade da operação.»

«A privatização da EMEF colocaria a **CP na completa dependência** de um grupo económico privado, ou seja, totalmente vulnerável perante uma situação de total insustentabilidade que inevitavelmente se abateria sobre os utentes do transporte público e sobre a economia. »

Assina e Promove o

Manifesto «Ferroviários com a CDU»



RAZÕES PARA TRAVAR A PRIVATIZAÇÃO DA CP CARGA

Também para o processo de privatização da CP Carga o PCP colocou já na Assembleia da República um pedido de Apreciação Parlamentar, desta vez ao DL 69/2015. Um documento de que destacamos:

«O Decreto-Lei reconhece que a privatização da CP Carga foi uma das **exigências da troika** estrangeira FMI/BCE/UE e fundamenta ainda nessa exigência a presente iniciativa de privatização da CP Carga. (...) É chocante a hipocrisia política de quem pretende afirmar que uma empresa, cuja dívida é de 120 milhões de euros (menos de 0,05 por cento da dívida pública), e constituída essencialmente por “leasing” do seu material circulante aparece como uma prioridade nas medidas a tomar face a essa mesma dívida pública.»

«A verdadeira origem deste processo remonta aos sucessivos **pacotes ferroviários** e às sucessivas tentativas de impor a **liberalização** do sector ferroviário aos Estados e aos Povos da União Europeia. Um processo que levou a que a empresa ferroviária alemã (por sinal, pública) assumisse uma posição monopolista no transporte ferroviário de mercadorias à escala europeia. (...)»

«Depois o Governo afirma o seu empenho em «fomentar a modernização e expansão do mercado ferroviário de mercadorias além-fronteiras». Em causa está a sua conceção de que a prioridade suprema para o sistema ferroviário é supostamente a de ligar os portos à europa, uma perspetiva redutora e errada que coloca as infraestruturas estratégicas de transportes, em detrimento do interesse nacional, a “passar ao lado” do país, ao **serviço de interesses que lhe são estranhos**. Poderá ser uma lógica que sirva grupos económicos, mas nunca servirá os interesses do desenvolvimento económico sustentado e equilibrado do país.»

«A privatização colocaria a CP Carga ao serviço da produção de lucros de um qualquer grupo económico, para o qual seria indiferente os verdadeiros ganhos que a CP Carga tem trazido ao país. No Relatório e Contas de 2014 da empresa, por exemplo, é sublinhado o **valor ambiental do serviço prestado** pela CP Carga, onde cada comboio representa 2,26 toneladas de CO2 cuja carga, transportada por 16 camiões por estrada, produziria 5,45 toneladas de CO2. E foram 9,2 milhões de toneladas transportadas em 2014, mais 11% que em 2013.»

«A privatização deixaria o país sem um **instrumento estratégico** – o transporte ferroviário de mercadorias – condenado a pagar rendas aos grupos económicos que dominassem o sector e degradaria ainda mais a soberania nacional.» «A privatização contribuiria ainda mais para a **pulverização do sistema** ferroviário, processo gerador de crescentes custos para o Estado e de importantes perdas na segurança e fiabilidade da operação.»

EM DEFESA DA FERROVIA, MUDAR DE POLÍTICAS E DE RUMO!

Mas não basta travar estas privatizações. É preciso igualmente reverter um conjunto de medidas que fragilizaram a EMEF e a CP Carga (roubo dos Terminais de Mercadorias. venda da Unidade de Investigação e Desenvolvimento, redução dos quadros de pessoal abaixo dos mínimos necessários à operação, externalização de serviços, etc) e adotar uma política de desenvolvimento de um sistema ferroviário uno, público e integrado.

É nesse sentido que o PCP, além de promover a **Apreciação Parlamentar** dos dois Decretos-Lei, recorda a importância da proposta recentemente apresentada na Assembleia da República, com o Projeto de Resolução 1254/XII, «Em defesa do caminho-de-ferro nacional – pela reunificação e gestão integrada da ferrovia, contra a sua liquidação e desmembramento.» É que ao contrário do que papagueiam os que se alimentam da crise e da crescente exploração dos trabalhadores, **as alternativas existem** e o PCP têm-nas apresentado sistematicamente.

A ferrovia tem futuro em Portugal. Defender esse futuro exige lutar por uma estratégia integrada e de integração, onde as várias vertentes (infraestruturas/manutenção, reparação e construção, circulação, exploração de passageiros e mercadorias, material circulante/manutenção, reparação e construção e segurança ferroviária, transporte de passageiros e mercadorias) sejam devidamente asseguradas numa CP pública, modernizada, ao serviço do país e da economia nacional.



Lisboa · 6 Junho

14h30 Marquês P. ▶ Restauradores

A Marcha Nacional é uma poderosa afirmação de que reside no povo, na sua intervenção, na sua luta e no seu voto, a decisão soberana sobre o futuro a construir para as gerações actuais e vindouras, uma afirmação de que está nas mãos dos trabalhadores e do povo decidir do seu destino, abrir outro caminho para Portugal, concretizar uma alternativa patriótica e de esquerda, vinculada aos valores de Abril.

Face à situação do País, dos trabalhadores, da juventude, das mulheres, dos reformados da grande maioria do povo português não nos resignamos, não nos submetemos, não desistimos.

Pela libertação do garrote da dívida, da dependência e do domínio do grande capital. Pela verdade, a dignidade e a honestidade. Pela produção nacional, o emprego, e os direitos dos trabalhadores. Pelos serviços públicos e o direito à educação, à saúde, à protecção social e à cultura. Pelo controlo público sobre os sectores estratégicos, a justiça fiscal e o desenvolvimento. Pela democracia e a soberania.

MARCHA NACIONAL A FORÇA DO POVO

TODOS À RUA
por um Portugal com futuro

CDU – Coligação Democrática Unitária PCP-PEV



Os ferroviários sabem, pela sua experiência própria, quem nunca lhes faltou, quem fez e faz propostas que correspondem aos seus interesses, direitos e anseios.

Os ferroviários sabem, mesmos aqueles que até hoje ainda não deram o passo de dar apoio, qual a força que sempre apoiou e animou a sua justa luta, quem esteve sempre na primeira linha de combate contra o roubo nos rendimentos, destruição do País e aumento da exploração.



FUSÃO REFER/EP

ESPELHO DE UM PAÍS A SAQUE

A destruição da REFER na fusão com as Estradas de Portugal continua a ser adiada, reflectindo as enormes contradições que este processo está a gerar. Mas o governo continua a empurrar o processo, mesmo sem realizar a publicação da necessária legislação enquadradora, afastando-se ainda mais de qualquer controlo democrático.

Como dizemos desde a primeira hora, a fusão da REFER com a EP numa gigantesca gestora de concessões e PPP serve um único propósito: encontra forma de desviar recursos para o pagamento das escandalosas despesas com as PPP rodoviárias.

Nesse aspecto, o Relatório e Contas das Estradas de Portugal referente a 2014, recentemente publicado, dão mais uma ajuda a explicar a pressa nesta fusão. O governo bem que pode multiplicar-se em conferências de imprensa a auto-elogiar as pseudo poupanças que teria conseguido nas PPP. Mas a dura verdade dos factos é que em 2014 as Estradas de Portugal pagaram 1,1 mil milhões de euros nas PPP, mais 300 milhões que em 2013. Repetimos: Mais 300 milhões que no ano anterior.

Um outro dado que nos deveria colocar a pensar é o facto das Estradas de Portugal terem gasto com pouco mais de 1 589 quilómetros de concessões cerca de 10 vezes o que gastaram com os restantes 13 664 quilómetros da rede rodoviária nacional. **Este é o monstruoso modelo de negócio que está a drenar os recursos nacionais.**

Quando cada vez mais países regressam à gestão unificada da infraestrutura e da exploração ferroviária, o Governo de Portugal, ajoelhado aos pés dos grupos económicos e financeiros, prepara-se para a completa desarticulação do sector. Terão que ser os ferroviários, mais uma vez, a travá-lo.

FERROVIÁRIO: ESTE É O TEU PARTIDO!

ORGANIZA-TE NO PCP
sector.ferroviario@pcp.pt