

Fórum Ferroviário

DOCUMENTO DE TRABALHO



CAMINHO DE FERRO REGRESSO AO FUTURO

ORGANIZAÇÃO: COMISSÕES DE TRABALHADORES DA CP, IP, EMEF E CP CARGA
Audatório 1 - Sede da IP - Pragal - Almada - 3 de Março de 2016 - 11h

Caminho de Ferro - Regresso ao Futuro

A defesa, a valorização e o fomento do Aparelho Produtivo Nacional são componentes determinantes do desenvolvimento soberano e sustentado do nosso país que os trabalhadores desejam e necessitam. Num momento em que a ferrovia nacional assinala 160 anos de existência, importa reforçar a importância de uma visão integrada do Sector Ferroviário Nacional e do seu papel estratégico.

A cegueira neoliberal, e outras culplicidades menos cegas, têm levado os sucessivos governos a colaborarem activamente na destruição do Aparelho Produtivo Nacional, sendo essa uma das razões para a situação que o país atravessa. Quando a prioridade passa a ser «assegurar a sustentabilidade económico-financeira e melhoria do EBITDA», e a esta prioridade se sacrifica tudo, desvaloriza-se inevitavelmente a verdadeira prioridade do sector ferroviário: assegurar o transporte de passageiros e mercadorias, em segurança, com elevados níveis de conforto e fiabilidade, contribuindo para a mobilidade e para a criação de riqueza em Portugal.

Se quer ter futuro, Portugal precisa de mudar de rumo. Tal como a ferrovia. E essa mudança de rumo tem que materializar-se em políticas concretas, que apontem ao desenvolvimento soberano, e de que aqui deixamos os traços essenciais:

- Reunificação do sector ferroviário nacional, assente numa forte empresa pública, com reversão da fusão da REFER com a EP, da privatização da CP Carga e da subconcessão do Eixo Norte-Sul entregue à Fertagus - tudo com ganhos de segurança e profundas «sinergias»;

- Contratação imediata de trabalhadores para os sectores operacionais;

- Internalização de tarefas hoje subcontratadas e fim imediato do recurso a Empresas de Trabalho Temporário (integrando esses trabalhadores);

- Adequado aprovisionamento de materiais e equipamentos necessários à correcta manutenção e reparação, e revogação da legislação que impede o normal funcionamento das empresas públicas;

- Investimento no desenvolvimento da Rede Ferroviária Nacional, utilizando os recursos disponíveis (nacionais e comunitários) sem privatizações, PPP's ou subconcessões;

- Investimento na aquisição de material circulante em falta (Cascais e Regional), integrado num plano articulado de necessidades a satisfazer a médio e longo prazo;

- Realização urgente de todas as grandes reparações e outras intervenções no Material Circulante que têm sido adiadas;

- Promover a reactivação de serviços encerrados, o reforço da oferta e da sua fiabilidade bem como a redução de tarifas.

O que nos traz aqui hoje

A ferrovia em Portugal contará este ano 160 anos. Cientes desta história os ferroviários aqui reunidos acreditam que o rumo de declínio foi intencionalmente ditado por políticas que fizeram de Portugal uma originalidade europeia. Ao contrário de todos os restantes países, Portugal tem perdido passageiros ferroviários, nos últimos 20 anos, a um ritmo constante e persistente. É a consequência das políticas de desmembramento da CP Pública que tiveram como único objectivo separar a carne dos ossos para entregar as partes apetecíveis como negócios limpos ao sector privado, tendo estes como garantia um cada vez maior caudal de dinheiro público.

O desmembramento da CP Caminhos de Ferro Portugueses, fez-se de várias singularidades: desde a divisão das oficinas da CP com a criação da EMEF, divisão nunca operada em nenhum outro país; culminou com a retirada das infra-estruturas à CP, deixando-a reduzida a um “operador ferroviário”, dando origem à REFER; prosseguiu com a criação da CP Carga e mais recentemente traduziu-se na suprema originalidade, qual política frankenstein, de ligar a REFER às Estradas de Portugal. O monstro resultante desta política de desmembramento do sector pode bem ser caracterizado com a crua realidade dos factos. Reportando-nos ao ano de cisão entre a CP/REFER (1996-2014):

- Perderam-se mais de metade dos passageiros (-62% de passageiros transportados)

- Encerrou-se quase metade da rede, entre linhas, ramais e estações à exploração ferroviária (-40%);

- Desguarneceram-se estações, mesmo quando têm serviço ferroviário, tendo encerrado 2 em cada 3 bilheteiras (-71% de bilheteiras);

- Abateram-se ou “encostaram-se” elevadas quantidades de material circulante, ainda que em bom estado de conservação como é o caso das locomotivas 2600 e das unidades suburbanas de Lisboa paradas para servirem de “armazém de peças sobressalentes”;

- Reduziu-se para metade os trabalhadores (-52%);

- Diminuíram 38% as indemnizações compensatórias;

- Reduziram-se serviços e comboios;

- Acabaram várias valências da CP como o transporte de mercadorias a retalho ou de automóveis, a produção gráfica, etc.

- Promoveram-se ataques sistemáticos aos direitos dos trabalhadores e às suas carreiras profissionais, provocando a desmotivação e as condições objectivas para cederem à chantagem para saírem das empresas ou aceitarem a sua privatização;

- Criaram-se condições subjectivas e objectivas para aumentar a insegurança.

Nem todos perdem

Passou-se de uma empresa pública com um conselho de gerência a uma miríade de empresas, respectivos conselhos, administradores, assessores, consultores, todos bafejados pela sorte.

Passou-se de uma empresa pública auto-suficiente para um interposto em favor de multinacionais (de material circulante, de componentes, de comunicações e sinalização, etc) e grandes grupos económicos portugueses.

Passou-se de uma empresa verticalmente integrada para um regime de subcontratação de trabalho e fornecimentos, prosperando hoje como parasitas as empresas que se alimentam das ineficiências do sistema (menos trabalhadores, menos capacidade, menos escrutínio). Disto são exemplos o crescimento de subcontratação na EMEF de 713 mil euros em 2013 para 6,2 milhões de euros em 2015; a total dependência da REFER de empreiteiros para construção e manutenção da infra-estrutura.

A banca foi a que mais lucrou, e não é portanto de espantar que uma parte dos responsáveis, actuais e passados, tenham ligações a este sector. A diminuição de indemnizações compensatórias e a suborçamentação de investimentos para o sector levam a que hoje o conjunto das empresas ferroviárias apresente uma dívida de mais de 11 mil milhões de euros cujos encargos não param de crescer. A título de exemplo, a CP em 2010 tinha encargos de dívida de 157M€ para uma dívida de 3 324M€; em 2014 esses encargos da dívida subiram 30% para 203M€ enquanto a dívida subia 24%, para 4134M€.

Perguntamos se tinha mesmo de ser assim

Será este caminho de perda contínua de passageiros, de encerramento de linhas, de fim de serviços, uma inevitabilidade histórica, como o foi o fim do transporte transatlântico marítimo de passageiros com o aparecimento da aviação comercial?

A resposta é que as originalidades da política lusitana para o sector se saldaram num resultado em tudo diferente do que se observa noutros países, cujo número de passageiros e mercadorias transportados não pára de aumentar.

Nalguns casos evoca-se como desculpa os pacotes ferroviários da Comissão Europeia, numa mentira de perna curta, já que a própria comissão afirma que a separação só tinha de ser contabilística.

As empresas que nunca o fizeram, e foram muitas pela Europa fora, cresceram e fortaleceram-se, perfilando-se hoje os maiores interessados nas concessões de serviços públicos dos países liberalizados.

Os últimos passos no sentido da privatização

A ofensiva contra o caminho-de-ferro acentuou-se nos últimos 5 anos de governação do PSD/CDS com o objectivo de privatizar a ferrovia, mas também, enquanto tal não se alcançava, colocar em tudo o que for possível o sector ao serviço dos interesses privados. A liquidação das empresas avança com o objectivo claro de as descapitalizar, meio caminho andado para a sua liquidação.

Ao nível da exploração a relação entre a CP e a EMEF caminha no sentido de clara privatização da segunda, em prejuízo da primeira e do país. A tutela/CP estrangula a capacidade humana (conhecimento técnico e operários) dando caminho a um aumento exponencial das subcontratações que se multiplicaram por 7 em apenas 2 anos. No mesmo sentido empolam-se os resultados financeiros da EMEF graças a adiantamentos de serviços não executados, de que é exemplo a reparação de meia vida do pendular ainda não iniciada mas que deu direito a um adiantamento de 3,5M€ em 2014 de um trabalho que só se iniciará em 2016, passando a EMEF a “dar lucro”. Como se o lucro de uma não fosse o prejuízo da outra.

O rumo da CP Carga foi traçado desde a sua autonomização da CP. O facto de não ter sido transferido o material circulante levou à criação de uma dívida entre ambas as empresas referente ao aluguer e manutenção das locomotivas. Consumada a venda da empresa, baseada num memorando de entendimento secreto entre o Estado Português e a multinacional suíça MSC, a CP transfere a título de aumento de capital, todo o parque de material circulante para a CP Carga, limpando-a assim da “dívida”, oferecendo de caminho um património estimado pelas CT em mais de 150 Milhões de euros a troco de 2.

Na Infraestrutura assistiu-se à fusão da REFER EPE com as Estradas de Portugal SA com o único propósito de delapidar e alienar o Património Público Ferroviário, com o objectivo de pagar PPP rodoviárias e continuar a sustentar a banca pelo pagamento de juros e dívida. Prova disso, é a intenção deliberada do CAE da IP de apressar essa alienação esvaziando edifícios da REFER e mesmo da E.P. sem qualquer razão de eficiência nem sequer de mais-valia para a Empresa ou para os Trabalhadores. Pretende-se outrossim cimentar a ideia da impossibilidade da reversão da fusão, com a destruição do “quartel-general” da REFER, criando uma influência psicológica e deprimente nos ferroviários, acelerando o esvaziamento do edifício de Santa Apolónia, a alienação do edifício da Estação de Porto S. Bento; a movimentação precária dos trabalhadores; a destruição e alienação do Património Público Ferroviário, sem qualquer “sinergia” daí decorrente.

Foi este processo de fusão um dos mais justamente contestados de quantos foram impostos pelo anterior governo no sector dos transportes. Consciente desta realidade, a Administração da IP tratou de conduzir este processo colocando factos consumados perante os trabalhadores, o país e a Assembleia da República.

O decreto- Lei nº 104/2015, que determina a fusão da Rede Ferroviária Nacional com as Estradas de Portugal, e a sua transformação em sociedade anónima, com a denominação de Infraestruturas de Portugal, S.A. é neste aspecto paradigmático. Publicado numa sexta- feira para entrar em vigor numa segunda, era completamente desconhecido (no seu conteúdo concreto) de todos aqueles que deveriam, à luz da lei e do normal funcionamento democrático, ter dado opiniões e pareceres a uma reestruturação desta dimensão. Esta forma opaca e antidemocrática é reflexo do conteúdo objectivo das medidas impostas.

O processo de esvaziamento da REFER e da EP, transferindo saberes, competências e equipamentos para o sector privado com custos cada vez maiores para o erário público, colocando o Estado na dependência da banca e dos grandes grupos da construção civil e obras públicas que monopolizam e cartelizam o sector é, e sempre foi, o objectivo da política de direita que o conduziu. Objectivo que é o de reduzir estas duas empresas à condição de gestoras de concessões, subconcessões, subcontratações e dívidas.

Esta fusão é um salto consciente numa direcção nefasta para os interesses nacionais. Projectam-se ganhos rápidos, para ajudar a pagar os compromissos com as PPPs, com as subconcessões e com a banca. Esta é a verdadeira prioridade quando se trata do gestor das infraestruturas nacionais.

Para vender esta ideia a administração nomeada pelo anterior governo, muito falou em sinergias e nos modelos Sueco e Finlandês. Mas quando questionado, nunca mostrou os estudos comparados que foram realizados sobre essas experiências, não esclareceu as diferenças entre o que na gestão das infraestruturas se passa na Suécia e na Finlândia e o imposto em Portugal. E não explicou porque escolheu rejeitar o modelo seguido na esmagadora maioria dos países do mundo, tanto assim é que hoje já nem falam em “modelos”, abandonado essa propaganda.

Mas é importante recordar que há uma razão para que nenhum país do mundo tenha seguido esta originalidade lusitana: é uma ideia completamente errada do ponto de vista operacional e criminosa do ponto de vista da fiabilidade e segurança da operação.

Se deveríamos apreender algo com os outros é o facto de muitos estarem a regressar a uma maior unificação dos gestores de infraestruturas ferroviárias e dos operadores de exploração, corrigindo as opções tomadas na sequência dos diferentes pacotes ferroviários.

Se a questão da obtenção de sinergias fosse de facto uma prioridade, o caminho seguido seria o da Alemanha e da França, e que a Espanha decidiu implementar depois do acidente de Vigo: trata-se da reconstrução de uma única empresa ferroviária que reúna o operador da infraestrutura e o da circulação, fazendo regressar a CP, CP carga; EMEF e REFER a uma mesma empresa ferroviária, nacional e pública.

A venda da REFER Telecom e a sua importante rede de comunicações, bem como a venda da REFER Engenharia, coloca o Estado numa maior dependência dos grandes grupos monopolistas da comunicação e da construção e obras públicas.

Estas medidas destinam-se a aprofundar o processo de destruição de postos de trabalho, precariedade e subcontratação naquelas empresas, substituindo os trabalhadores do quadro por trabalhadores subcontratados pelas subconcessionárias.

Estamos perante um processo onde se transferem oportunidades de acumulação de mais- valia para os grandes grupos económicos, que cresceram à custa desta política e saqueando o estado, que prejudica directamente os trabalhadores, mas não prejudica menos o desenvolvimento social e económico do país.

O que agarra isto tudo

A falta de um plano nacional de transporte, que integre o transporte ferroviário, é umas das causas do estado de subdesenvolvimento do caminho-de-ferro. Tal facto é de grande conveniência para os interesses políticos dos sucessivos governos que apresentam papéis avulsos, ao sabor dos interesses circunstanciais de curto prazo, passando por cima do facto dos investimentos ferroviários serem necessariamente de médio longo prazo. Não espanta portanto que ao nível das infra-estruturas, continue uma gestão da rede ferroviária completamente desfasada das necessidades das populações, dos utentes e do escoamento de mercadorias, através de investimentos que se arrastam de um modo escandaloso, com custos em regra superiores aos que foram orçamentados, através de investimentos não coordenados com as necessidades da oferta da CP e, ao invés, condicionando a exploração. Exemplo disto foi a colocação de locomotiva e carruagens nos intercidades de Évora e as UTE 2240 nos Intercidades da Beira Baixa, quando ditava a lógica e o conforto dos passageiros que se fizesse o inverso. Mas para a REFER não perder a face por ter colocado a linha de Évora apta para 200km, a CP viu-se na contingência de alocar desta forma absurda o material circulante.

O mesmo sucede com o projecto da Beira Baixa, com diversos anos de atraso, concluído até Castelo Branco mas sem que estejam asseguradas as electrificações a ramais e demais instalações de mercadorias existentes na linha, obrigando a que estes comboios continuem com tracção diesel e faltando o troço entre aquela cidade e a Guarda, para assegurar o fecho da malha e criar uma necessária alternativa à linha da Beira Alta.

Depois do escandaloso encerramento do Ramal da Lousã, cuja importância é fundamental para a mobilidade das populações dos concelhos de Lousã, Miranda do Corvo e Coimbra, em especial com deslocações pendulares do local de residência para os locais de trabalho e escolas, não se compreende que o Governo tenha anunciado um Plano de Investimento Ferroviário (PIF), mais uma vez sem um plano nacional de transporte que o legitime e sem que fosse mencionada a concretização do projecto de resolução votado pela maioria, PS incluído, de reintegração daquele troço na exploração ferroviária da CP (após reposição da via, colocação de sinalização e electrificação).

O desguarnecimento das estações continua à medida que o bloco orientável avança, caminhando-se para uma situação com uns escassos trabalhadores nos locais de comando ou concentração, a par das tripulações dos comboios. Os utentes ficam “entregues” às máquinas de venda de bilhetes, quando existem, se funcionarem. O que é que representam as estações de caminho-de-ferro para as populações, para o desenvolvimento local e regional e para o próprio caminho-de-ferro? Quem é que quer saber disto?

Na rede ferroviária nacional circulam cerca de 1496 comboios por dia. Perguntamos se reúne ela condições para ser o suporte da oferta ferroviária que deve estruturar um verdadeiro sistema de transportes. Se serve de plataforma onde se articula o transporte ferroviário com os outros modos de transporte. Se é dotada de estações que funcionem como locais fundamentais de acolhimento e apoio aos utentes e fácil acesso aos comboios. Se as velocidades permitidas nas linhas concorrem de facto para encurtar substancialmente os tempos de trajecto. Se no que se refere à segurança deverá caminhar-se para que tudo fique dependente de um único homem atrás de uma máquina ou se os sistemas não têm de ter mais redundâncias e a rede mais guarnecida. Se o PIF não responde a nenhuma destas perguntas, para que servirá? Se não urge um verdadeiro plano nacional ferroviário que agarre isto tudo, com os ferroviários e pela ferrovia.

Da importância do caminho-de-ferro para o país

Esta caminhada contra o caminho-de-ferro só não foi mais longe porque teve sempre pela frente a luta firme, decidida e consequente dos trabalhadores ferroviários em defesa dos seus direitos, por um sector ferroviário ao serviço das populações, dos utentes e do País.

Apesar de todos estes ataques, o caminho-de-ferro ainda se estende por todo o País e continua a ser um serviço de características eminentemente sociais, assentando fundamentalmente no serviço regional e no serviço suburbano que, em conjunto, representam mais de 95% do total de passageiros transportados, evidenciando a sua importância para as populações e para o País.

O caminho-de-ferro, pela sua característica de transporte de grandes massas de passageiros e de mercadorias, deve dar assim um contributo importante para a eliminação das assimetrias regionais e ter uma importância determinante para o ordenamento equilibrado do território e para o desenvolvimento harmonioso e sustentado da economia local e regional.

Ele deve ser a estrutura base de um verdadeiro sistema de transportes, no qual deve assentar a mobilidade das populações e o transporte de mercadorias por todo o País.

Impacto do desmembramento nos trabalhadores

Este processo de desmembramento da CP foi acompanhado de um conjunto de medidas com grande impacto nos trabalhadores e nos seus postos de trabalho. Uma das medidas passou pela destruição da cultura ferroviária, em torno da qual se unia e continuam a unir os ferroviários, na defesa dos seus interesses de classe.

O objectivo era que deixasse de haver trabalhadores ferroviários e passassem a existir trabalhadores da CP, da EMEF, mais tarde da REFER, etc, procurando destruir a unidade e a resistência dos trabalhadores, porque foi essa unidade que sustentou a luta e resistência ao longo de décadas. A unidade que constrói o conhecimento e o saber fazer ferroviários, que garante diariamente o funcionamento do caminho-de-ferro em Portugal ou em qualquer outra parte.

A quebra desta resistência era importante para reduzir os custos de trabalho, para se atingir os objectivos do “plano dos canadianos” de se reduzirem 10 000 postos de trabalho e destruir o AE em vigor. Em 1992, último ano em que a CP existiu enquanto empresa única, havia cerca de 19452 postos de trabalho, hoje esse número foi em dois terços (6813 trabalhadores).

À medida que se proíbe a reposição dos efectivos em falta, crescem os lugares de confiança política, admitidos nas empresas sem que isso se reflecta numa mais-valia para o sector.

Simultaneamente à redução de efectivos com aspectos negativos na qualidade e regularidade no serviço público, persiste o ataque à contratação colectiva, nomeadamente com imposições legislativas, o que tem merecido combate firme da nossa parte. Não conseguindo alterar significativamente a contratação colectiva, assiste-se a um aumento das cargas e ritmos de trabalho.

Temos que reagrupar forças e energias, em torno da ideia de que todos somos ferroviários, para colocar o caminho-de-ferro na via do regresso ao futuro e, dessa forma, modernizarmos e valorizarmos as relações de trabalho.