



Prioridade à segurança e fiabilidade na operação ferroviária

Para o PCP, a segurança e fiabilidade da operação ferroviária são questões centrais e prioritárias. Infelizmente constatamos que na política nacional para a ferrovia essas prioridades têm sido subalternizadas face aos critérios economicistas e à promoção a mercantilização do transporte e à criação de condições para o aumento de lucros para os grandes grupos económicos.

No último ano, esta matéria esteve particularmente presente nas sucessivas tentativas de alterar o RGS 1 (Regulamento Geral de Segurança) para generalizar a tripulação mínima a um trabalhador por comboio. Mais recentemente, o episódio da extinção do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF) e a fusão dos organismos de investigação de acidentes aeronáuticos e ferroviários, mostrou uma vez mais quão longe pode ir o desprezo pela fiabilidade e segurança.

Mas para a degradação dessa fiabilidade e segurança da operação têm concorrido um vasto conjunto de outros factores, que não podem ficar esquecidos e são elementos centrais da destruição da ferrovia nacional: a fusão da REFER com as Estradas de Portugal; a desertificação e fecho de estações; o desinvestimento no material circulante; a extinção do comboio socorro do Barreiro; o adiamento de grandes reparações e manutenções várias; a degradação da infraestrutura; a própria degradação das relações laborais e o ataque sistemático aos rendimentos e direitos dos trabalhadores.

Para aprofundar o conhecimento integrado destas matérias, o PCP promoveu uma Audição Parlamentar às Organizações Representativas dos Trabalhadores do Sector Ferroviário, que decorreu no dia 6 de Março (foto). Na sequência dessa Audição, o PCP questionou o Governo sobre a «Circulação da TAKARGO com tripulação abaixo dos requisitos mínimos para a segurança do transporte ferroviário», questionando não apenas um conjunto de situações concretas que exigem intervenção pública, mas questionando igualmente «Que meios estão alocados à fiscalização das condições de segurança na circulação?». Desta e de outras iniciativas realizadas na sequência da audição daremos nota num próximo boletim.

Outros Temas em Destaque neste Boletim:

- **Página 2**
Perguntas e Respostas sobre as alterações ao RGS I
- **Página 3**
Precariedade na EMEF
- **Página 4**
A recuperação de rendimentos nas Empresas Públicas
- **Página 4**
A inauguração do R1



(Audição Parlamentar do PCP-6 de Março de 2017)



Perguntas e Respostas

Sobre a tentativa de alteração do RGS I

O carro à frente dos bois!

O IMT publicou em Outubro uma nova redacção do Regulamento Geral de Segurança I com entrada em vigor a 1 de Janeiro de 2017. Isto implicava a alteração de 14 documentos agora em vigor e a sua substituição por 5 novos, dos quais à data de hoje só se conhecem 2: o Regulamento Geral de Segurança I (princípios fundamentais) e o II (Sinais).

Mesmo só sendo estes os conhecidos, dado o seu conteúdo, a sua abrangência e as suas consequências, os ferroviários protestaram tendo o IMT mantido a redacção no essencial, nomeadamente na questão da tripulação em agente único, limitando-se a adiar a entrada em vigor para Dezembro de 2017.

Entretanto, a 8 meses da entrada em vigor do RGS I, não se conhecem os seguintes regulamentos integrantes do sistema: III (Circulação), IV (Regimes de Exploração) e o V (Sistemas Complementares de Segurança).

Isto é tão mais grave quanto a entrada em vigor de um novo RGS obriga à alteração dos documentos essenciais ao funcionamento das empresas e, necessariamente, à formação dos trabalhadores para estas alterações. Não se implementam procedimentos de segurança distribuindo documentos PDF por via electrónica!

Está a segurança ferroviária comprometida nos seus fundamentos?

A mais significativa alteração do RGS I - PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS é o de admitir como regra geral que um comboio, desde que preencha meia dúzia de requisitos técnicos, possa circular só com um trabalhador que será o ÚNICO responsável por TODAS as tarefas de segurança a bordo do comboio.

Estas tarefas de segurança estão hoje distribuídas pelo maquinista e pelo chefe do comboio, sendo portanto que se um deles, por acidente ou doença, não puder cumprir as suas funções, haverá sempre alguém a bordo, com formação específica, capaz de garantir a segurança não só daquele comboio, dos seus passageiros ou da sua carga, estabelecendo contacto com o CCO da IP para o socorro àquele comboio e na segurança da circulação de outros comboios nas imediações deste.

Reduzir a um trabalhador todas as tarefas de segurança é destruir um dos alicerces da ferrovia: a segurança do sistema ferroviário.

Mas então não há já comboios em regime de agente único em Portugal?

É verdade que existem excepções e que qualquer empresa poderá solicitar ao IMT uma nova excepção. A regulamentação existente já previa estas situações e com mais detalhe, para passageiros, carga e envolvente do que acontece com a nova redacção. Para tal terá que dirigir-lhe um pedido detalhando o serviço em questão, as suas condições específicas de operação, com o qual se deverá efectuar uma análise de risco que permita incluir (ou não) aquele serviço na lista de excepções à regra. Se é assim, porquê a necessidade de alterar o RGS I? As Comissões de Trabalhadores da CP e da MedWay solicitaram há meses ao IMT cópia da referida análise de risco sem que tenham até hoje tido resposta.

Quem fiscaliza as condições de circulação em regime de agente único?

Da audição às ORT nos chegaram várias denúncias de que à data de hoje existam operadores a realizar comboios em regime de agente único sem terem autorização para tal. E que hoje não há qualquer fiscalização sobre o cumprimento dos requisitos no caso das excepções. As entidades reguladoras, IMT e AMT, estão depauperadas de pessoal resumindo-se a menos técnicos do que os dedos de uma mão. Se o novo RGS I avançar, a fiscalização que hoje não existe, não será implementada. Simplesmente o que acontece, é que a pressão sobre o trabalhador para seguir viagem mesmo sem condições se agravará ao ponto de muitos cederem. A responsabilidade de centenas de passageiros ou de uma carga que tarda em chegar ao destino, aliada ao facto de ele ser o único responsável pelo comboio, levará a que a chantagem do patrão degrade ainda mais as condições de trabalho agravando o stress laboral. É a responsabilidade de fiscalização que as próprias entidades reguladoras se descartam de assumir por decreto que as próprias redigiram.

É verdade que «Lá fora também se faz» e «Os avanços tecnológicos levam a isto»?

Corre a ideia que o regime de agente único deriva de uma evolução tecnológica, que países “mais avançados” também têm e que, portanto, tal é uma evolução natural. Tal não corresponde à verdade. Portugal é dos países que mais desguarneceu estações e comboios, sendo hoje um dos que tem menos trabalhadores por passageiros transportados pelo que já bateu no fundo! Se seguissemos os exemplos de outros países teríamos

outrossim como regra muitos mais trabalhadores: nas bilheteiras, nas plataformas e nos comboios. Qualquer ferroviário pode constatar isto se viajar noutra país.

Há outros meios de transporte que usam agente único?

É verdade que o Metro opera em regime de agente único: em meio urbano, com distâncias entre paragens de poucos quilómetros, a baixa velocidade, com estações homogéneas e muito iluminadas, com facilidade de socorro rápido por parte do INEM e no caso do Metro de Lisboa com uma rede fechada e maioritariamente em túnel onde dificilmente se introduzem estranhos. Nenhuma semelhança com a rede ferroviária nacional, mesmo se atendermos aos seus troços mais urbanos.

E o acréscimo de carga de trabalho e de responsabilidade?

Por boas razões as tarefas de segurança e de atenção e vigilância aos passageiros ou da carga são hoje repartidas entre dois trabalhadores. Um único não seria capaz de atender a tudo mantendo o nível de serviço que hoje temos. A condução requer atenção à via e sinais, à envolvente à via com as suas variantes atmosféricas; atenção aos sistemas de segurança embarcados e aos vários monitores homem-máquina; à condução propriamente dita; ao estado geral dos vários equipamentos de bordo e à detecção de avarias; aos impressos regulamentares (modelos de limitação de velocidade temporária), às comunicações com o CCO. Por alguma boa razão o maquinista só se pode ausentar da cabina em ocasiões excepcionais. Imagine-se agora

se a estas, se somam outras tarefas e responsabilidades, não só na rotina, como numa emergência. Tenha-se ainda em conta que os passageiros, sem outro agente a bordo que não o maquinista, tenderão a accionar mais frequentemente o sinal de alarme para provir a algum incidente, coisas que hoje não fariam o comboio deter-se em plena via, com isto perturbando o restante tráfego. Pode uma só pessoa assumir toda esta responsabilidade e esta carga de trabalho diário sem prejuízo sério da sua saúde e da qualidade do serviço? Podem estas responsabilidades serem atiradas para cima de um só trabalhador sem que se comprometa seriamente a segurança e a fiabilidade do sistema?

É regra na União Europeia? Nós «temos» de adoptar esta regra por obrigação?

Os Ferroviários Portugueses já ouviram esta desculpa antes! Também nos disseram que a CP tinha de ser partida em duas porque a UE obrigava a isso. Uma descarada mentira que o PCP sempre denunciou. Não há nenhum regulamento que obrigue Portugal a adoptar a regra de agente único. O facto do IMT publicar nas suas comunicações que a redacção do novo RGS I já foi aprovada pela ERA (Agência Ferroviária Europeia) é uma forma de chantagem sobre os trabalhadores. De facto, o que acontece é que tem que ser dado conhecimento à ERA dos regulamentos em vigor em Portugal para que deles tome devida nota. Tal já foi feito para o novo RGS I com data de entrada para Dezembro de 2017, mas não só isso não significa que seja obrigatório o regime de agente único, como não impede alterações à redacção de qualquer regulamento desde que de tal dê conhecimento à ERA.

Precariedade na EMEF: Mais depressa se apanha um mentiroso...

O PCP questionou diversas vezes o Governo sobre a escandalosa precariedade na EMEF, onde se recorre sistematicamente à contratação de Empresas de Trabalho Temporário (ETT), num caminho que ou é rapidamente travado generalizar-se-à.

Em Janeiro obtivemos duas respostas a requerimentos do PCP (n.º 1035/XIII e n.º 1780/XIII), uma do Ministério das Infraestruturas outra do Ministério do Trabalho. Respostas contraditórias e falsas! Numa dizem «que no ano de 2016 a EMEF procedeu ao recrutamento de 99 novos trabalhadores» noutra dizem «em 2016 foram contratados cerca de 112 trabalhadores». Pela nossa parte, podemos dizer que mesmo contando os trabalhadores indevidamente contratados a prazo (que deveriam estar como efectivos) quer um quer outro número são falsos!

Sobre o recurso a ETT, o Ministério das Infraestruturas garante que o mesmo «sempre teve como finalidade fazer face a acréscimos excepcionais e temporários da atividade da empresa» e o Ministério do Trabalho informa que foram apenas «contratados cerca de 17 trabalhadores através de ETT, para assegurar a realização de acréscimo excepcional de actividade registada nas oficinas de Oeiras, Campolide e Santa Apolónia». Todos os trabalhadores da EMEF sabem que o Governo está a mentir, pois nem foram 17 (chegaram a ser 85, como o próprio Governo já reconheceu), nem foram contratados apenas naquelas oficinas, e não estão a realizar tarefas temporárias, mas sim a suprir necessidades permanentes cujo preenchimento com trabalhadores efectivos tem sido negado pelo próprio governo.

Empresas do Sector Empresarial Público: A luta dos trabalhadores e a acção do PCP acaba com os cortes nos direitos da contratação colectiva

Com a luta dos trabalhadores e a intervenção do PCP nesta nova fase da vida política nacional foi possível finalmente no Orçamento de Estado para 2017 eliminar os cortes na contratação colectiva das empresas do Sector Empresarial do Estado e Local, que vinham dos PEC's e do Orçamento de Estado para 2010, agravados pelo Governo PSD/CDS-PP no seguimento do Pacto de Agressão subscrito pelo PS, PSD e CDS-PP com o FMI, a UE e o BCE em 2011.

Por proposta do PCP, foi revogado o ponto 4 do Artigo 18º do Decreto-lei 133/13 repondo o primado da contratação colectiva no que diz respeito a subsídio de refeição, ajudas de custo, trabalho complementar e nocturno. Com a eliminação paralela desses roubos do OE, desde Janeiro de 2017 que os trabalhadores estão a receber estas remunerações de acordo com a respectiva contratação colectiva.

Relativamente às restantes matérias, nomeadamente progressões nas carreiras, anuidades, diuturnidades, reclassificações, o Orçamento de Estado determina que

os direitos adquiridos são repostos em Julho de 2017, contando todo o tempo vencido mas limitados a 50% da sua expressão pecuniária até 31 de Dezembro de 2017, momento a partir do qual a aplicação da contratação colectiva deixa de ter qualquer limitação.

A vigilância e luta dos trabalhadores continuará a ser decisiva, nomeadamente: impondo a realização atempada das avaliações em falta e dos procedimentos previstos na contratação sempre que tal seja necessário; exigindo a informação antecipada a cada trabalhador das progressões a que tem direito em Julho, para que cada um possa, atempadamente, confirmar as contas da empresa.

A luta dos trabalhadores e a intervenção decisiva do PCP na defesa dos interesses e direitos dos trabalhadores, permitiu eliminar estes roubos, e será decisiva igualmente para conquistar a valorização salarial que se impõe, num sector com salários congelados desde 2009, concretizando uma linha de defesa, reposição e conquista de direitos.

É tanta a sede de inaugurações, que já se inaugura a conclusão de uma reparação de meio de vida

No dia 24 de Março, com pompa e circunstância, e gastando o tal dinheiro que nunca há para o que faz falta, foi inaugurado a conclusão do primeiro R1 (reparação de nível 1) dos Alfa Pendulares. Concluído com 5 anos de atraso (por culpa de outro governo, é verdade) e realizado recorrendo a muito trabalho precário e a demasiados prestadores externos (já por opção deste governo), a conclusão desta grande reparação do primeiro Alfa mereceu a presença do próprio Ministro das Infraestruturas!

Para que não digam que estamos sempre do contra, deixamos aqui exemplos de inaugurações que gostaríamos de aplaudir: Modernização da Linha de Cascais; Linha Ferroviária da Lousã; Novos Comboios para o serviço regional e urbano; integração do serviço da Fertagus na CP; etc!!!

FERROVIÁRIO: ESTE É O TEU PARTIDO!

ORGANIZA-TE NO PCP

sector.ferroviario@pcp.pt