

EM DEFESA DA EMEF E DO SECTOR FERROVIÁRIO



Face à ofensiva contra a EMEF e o Sector Ferroviário, o PCP promoveu no passado dia 16 de Fevereiro uma Audição às Organizações Representativas dos Trabalhadores Ferroviários, na sequência da qual o PCP avançou no dia 23 de Março com dois projectos de resolução em defesa da EMEF e do Sector Ferroviário.

Projecto de Resolução do PCP

Pela integração da EMEF na CP

- defender o futuro da empresa e do sector ferroviário

A EMEF desempenha um papel estratégico no sector ferroviário. Atualmente assegura a manutenção e reparação da frota da CP. Assegura ainda esse serviço à frota da Metro do Porto e à frota da Medway. Esta empresa é hoje o último polo a partir do qual é possível reconstruir a capacidade produtiva nacional de material circulante ferroviário, tendo herdado as instalações da antiga Sorefame e possuindo outras oficinas com capacidade produtiva, como o Parque Oficinal do Centro no Entroncamento, onde ainda recentemente se produziam vagões de mercadorias. Apesar da privatização parcial da sua Unidade de Investigação e Desenvolvimento, a EMEF é um polo de inovação e modernização com provas dadas, capaz de coordenar ações com as universidades portuguesas, e de contribuir para o desenvolvimento soberano da ferrovia nacional e para a exportação de tecnologia.

A política de direita na ferrovia é a única responsável pela degradação hoje patente no sector, consequência da subordinação aos ditames das multinacionais europeias, com a pulverização do sector ferroviário nacional e com a crescente dependência das multinacionais fabricantes. A empresa não escapou a este desígnio. Foi arrancada da CP para ser destruída ou privatizada. Viu serem-lhe encerradas múltiplas oficinas. Perdeu trabalhadores, foi proibida de contratar, viu a sua média etária subir para valores demasiado altos. Ficou com mecanismos de contratação cada vez mais complexos e morosos, na tentativa de impor o recurso à prestação de serviços e ao crescente abandono de atividades próprias.

A EMEF tem resistido às sucessivas operações e tentativas de desmantelamento e privatização, graças à luta dos seus

trabalhadores e à ação política daqueles que assumem a defesa do interesse nacional. No entanto, as multinacionais não desistem dos seus planos: mudam de tática, mas não mudam de política. Já várias vezes foi adotada a tática de, para tentar forçar os caminhos e opções pretendidas, levar a cabo a preparação e imposição de supostas inevitabilidades. A mais recente tem sido a impossibilidade legal de a EMEF ser contratada diretamente pela CP, devido ao facto de prestar serviços para outras empresas, e esse trabalho representar mais de 20% da sua atividade, criando assim a “inevitabilidade” da sua privatização parcial.

Este problema (o de o trabalho da EMEF para outras empresas ser superior a 20% da sua receita), só existe porque a CP Carga foi separada da CP e privatizada. Bastaria reverter essa decisão, como o PCP defendeu desde a primeira hora, e tal situação já não estaria colocada. Aliás, a integração do serviço da Fertagus na CP, como o PCP tem também defendido, também contribuiria para resolver essa questão, pois aumentaria o trabalho «in house» e reduziria o trabalho da EMEF para terceiros.

Estamos perante um quadro legal, regulamentar, etc., destinado a criar dificuldades ao sector público, à autonomia das empresas públicas, levando-as a situações insustentáveis como o impedimento de contratar o pessoal necessário, contrastando com a plena liberdade para subcontratar prestadores de serviço pelo dobro do preço; ou o impedimento de aquisição programada de peças sobressalentes para a manutenção, contrastando com a liberdade para comprar peças quase à unidade, ao triplo do preço.

Ainda assim, essas leis não impõem a separação da EMEF em três empresas, com o caminho aberto à privatização parcial de duas delas. Ao contrário do que tem sido afirmado, nomeadamente pela Administração e pelo Governo, essa não é uma inevitabilidade, mas sim uma opção que pretendem tomar. A simples integração da EMEF na CP também resolveria todos os problemas atualmente criados. A EMEF integrada na CP poderia realizar a manutenção e reparação da frota da CP, e poderia ainda realizar trabalhos para terceiros, como o demonstra aliás o exemplo da Manutenção da TAP.

Neste caso, tem sido argumentado com as ajudas estatais à CP, que tornariam impossível a CP «concorrer» para serviços a outras empresas. Ora a CP não precisa de ajudas estatais: precisa, sim, de receber do Estado aquilo que é devido e adequado. Está em causa a aplicação de critérios de defesa do interesse público e do interesse nacional, recusando o prejuízo que tem sido causado à empresa por sucessivos governos.

Se a CP recebesse do Estado aquilo que as empresas privadas recebem por exemplo, as compensações pelo passe social que as privadas recebem seria compensada pelas largas centenas de milhões de euros em que foi lesada ao longo dos anos. O mesmo sucede em relação às indemnizações compensatórias pelo serviço regional, deficitário numas dezenas de milhões de euros por ano. Ou ainda com o financiamento do material circulante,

considerando as facilidades dadas à Fertagus e as dificuldades para a CP. Por outro lado, naturalmente a CP precisa de ser saneada da dívida histórica que os sucessivos governos nela depositaram através do seu subfinanciamento crónico (como o atual Governo já saneou a Carris). Se tais exemplos fossem aplicados na CP, a empresa não precisaria de reforços de capital ou de “ajudas do Estado” e a integração da EMEF na CP não criaria qualquer problema legal em Portugal ou na União Europeia.

A ausência de planificação estratégica nacional, a falta de investimentos, as imposições comunitárias (verdadeiras ou ficcionadas), a pulverização do sector ferroviário com vista à sua progressiva privatização, têm-se traduzido também na destruição da capacidade produtiva nacional. Uma das vertentes dessa destruição é a destruição do saber fazer, o aniquilamento do conhecimento necessário à continuidade do trabalho. A EMEF tem progressivamente destruído postos de trabalho, para os substituir pela contratação de prestadores de serviço, deixando envelhecer a sua mão de obra ao limite de se aproximar de um ponto de não retorno.

De acordo com os dados do Relatório Único de 2016 (o último existente, mas que no de 2017 se agravarão), a estrutura etária da EMEF era já extremamente preocupante. Veja-se, para as principais oficinas, a média etária e o número de trabalhadores nascidos antes de 1958.

Oficina	Média Etária	N.º Trabalhadores nascidos em 1958 ou antes	
		N.º Trabalhadores	% dos efetivos
Barreiro	56,9 anos	41 de 85	48%
Oeiras	53,2 anos	12 de 36	33%
Santa Apolónia	50,3 anos	11 de 46	24%
Campolide	51,3 anos	12 de 69	17%
Amadora	51,2 anos	15 de 54	28%
Entroncamento	50,0 anos	131 de 435	30%
Guifões	47,8 anos	44 de 189	23%
Contumil	40,6 anos	11 de 97	11%
Total	49,2 anos	284 de 1020	28%

(Nota: os dados incluem já a evolução da média etária ocorrida entre 2016 e 2018)

Ora, se a EMEF hoje tem já dificuldades em responder às necessidades de manutenção da frota devido à carência de trabalhadores (como o ilustram as oito unidades paradas da CP Lisboa, ou as mais de 30 carruagens para o longo curso à espera de manutenção), essa situação vai rapidamente degradar-se de forma acelerada. No entanto, permanecem os impedimentos à contratação dos trabalhadores necessários para fazer face às necessidades de trabalho, impedindo que a contratação tenha em conta a necessidade de transmitir o conhecimento existente aos novos trabalhadores e impedindo que voltem a realizar-se na EMEF um conjunto de serviços que têm sido externalizados devido a esta falta de pessoal.

É urgente romper com este ciclo vicioso. É indispensável criar empregos na esfera produtiva, e que as empresas públicas contribuam para o combate ao modelo de precariedade e baixos salários. O país precisa de salvaguardar a sua capacidade de manutenção e reparação da frota de material circulante, e se possível, de desenvolver a sua capacidade produtiva nesta área.

Para tal impõe-se uma política de valorização do trabalho e dos trabalhadores da EMEF que: Acabe com a precariedade e a subcontratação na empresa; Acabe com a subcontratação de atividades que podem e devem ser realizadas na empresa; Contrate os trabalhadores em falta;

Contrate os trabalhadores necessário para a renovação da capacidade produtiva e a redução da média etária da empresa.

É imperioso colocar um ponto final ao caminho que está a ser seguido, impedir a destruição do sector ferroviário nacional e rejeitar a subordinação nacional aos ditames das multinacionais que controlarão o que restar. O PCP defende e propõe a rutura com esse caminho, por um desenvolvimento soberano e sustentado, apostando na defesa do aparelho produtivo, na defesa da soberania nacional, na defesa de serviços públicos eficientes e universais, na valorização do trabalho e dos trabalhadores.

Tendo em consideração o atrás exposto, os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, propõem que a Assembleia da República adote a presente Resolução.

Projecto de Resolução do PCP

Por um Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário

O resultado da política de direita na ferrovia nacional está à vista na degradação hoje patente neste sector, consequência da subordinação aos ditames das grandes potências e das multinacionais europeias. A situação que se verifica é de pulverização do sector ferroviário nacional, numa crescente dependência das multinacionais, já consumada no transporte de mercadorias. Entretanto, assiste-se à tentativa e preparação da transferência dos terminais ferroviários de mercadorias e da exploração comercial do transporte de passageiros para o controlo dos grandes grupos económicos transnacionais (sendo que, na exploração, a DB alemã já detém 30% do que está concessionado: Fertagus, Metro do Porto e Metro Sul do Tejo).

Enquanto o sector ferroviário era retalhado para criar oportunidades de negócio, os investimentos foram sucessivamente adiados, o material circulante atingiu e ultrapassou largamente a sua vida útil, a infraestrutura degradou-se, com o correspondente aumento do risco para a segurança ferroviária. Por outro lado, os trabalhadores são cada vez menos e a sua média etária cada vez mais elevada. Perante este contexto, diminuiu também o número de passageiros transportados, sendo que a recuperação dos últimos anos não alcançou sequer o número de passageiros de 2010.

Enquanto o país, por opção de sucessivos governos, se demitia de planificar o desenvolvimento, ficava cada vez mais refém da planificação definida e imposta a um nível supranacional, nomeadamente pela União Europeia.

Ao longo dos anos foram sendo feitos os anúncios, ora de planos ferroviários, ora de aquisição de comboios, planos

«A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição da República, resolve recomendar ao Governo a concretização das seguintes medidas:

1. A integração da EMEF na CP, com carácter imediato.
2. O saneamento financeiro da CP, libertando-a da dívida acumulada por mais de 20 anos de subfinanciamento, e dotando-a dos apoios públicos correspondentes ao serviço público que presta.
3. O desenvolvimento das medidas urgentes e necessárias à contratação de trabalhadores para a EMEF, promovendo a transmissão de conhecimento, a continuidade e desenvolvimento de competências e a redução da média etária na estrutura da empresa.
4. A erradicação da precariedade e da falsa contratação de serviços na EMEF e a redução da aquisição externa de serviços.»

que acabariam por ser cancelados e sistematicamente substituídos por novos anúncios. Lembra-se a este propósito: o concurso cancelado em 1999 para material para Cascais; o concurso cancelado em 2001 de aquisição de Automotoras Diesel Ligeiras; o concurso cancelado em 2001 para remodelação de carruagens do Inter-regional; a remodelação cancelada de 25 UTD 600 entre 2000 e 2004; o concurso cancelado em 2009 para aquisição de unidades para o Metro do Mondego; o concurso cancelado em 2010 para aquisição Automotoras Regionais Diesel; o concurso cancelado em 2010 para aquisição de material circulante elétrico para o suburbano.

Entretanto, a Comissão de Trabalhadores da CP tornou pública a sua contribuição quanto ao que deverá ser o plano de investimentos no Material Circulante da CP, atendendo ao estado atual da frota e aos anúncios de aquisição de novas composições feitos pela administração da empresa. Ressalta da análise a necessidade imperiosa de retomar o investimento no material circulante, sem o que será impossível desenvolver o transporte ferroviário.

Na Audição que o Grupo Parlamentar do PCP realizou sobre o Sector Ferroviário, no passado dia 16 de fevereiro de 2018, foi possível ainda identificar as necessidades de material circulante de outras empresas do país, e que se sintetizam no quadro anexo.

Como este quadro resumo das necessidades nacionais de material circulante indicia, o país está hoje colocado perante enormes atrasos acumulados. É urgente adquirir material para onde o atual já ultrapassou a sua vida útil Linha de Cascais, Serviço Regional, Longo Curso e começar a planear os processos cujas datas de fim de vida

se aproximam rapidamente. Registe-se ainda que este levantamento não trata de abordar as necessidades que virão a ser criadas com a implementação de novas Linhas de Metro Ligeiro de Superfície.

Estas necessidades são objetivas, e não podem ser adiadas sob pena de se encerrarem transportes públicos fundamentais para o país e para as populações. Entretanto, há que rejeitar com toda a clareza a opção por mais modelos PPP, que levam a ainda mais despesa pública, como o demonstram todas as PPP hoje existentes, onde o Estado para não contrair um dado empréstimo, contraiu antes compromissos financeiros muito superiores e a juros insustentáveis. Nem tão pouco é solução continuar a apostar no aluguer de material circulante antigo ao estrangeiro, que representa custos sem retorno de qualidade e fiabilidade, além de, a continuar, representar mais de 200 milhões de euros nos próximos 20 anos. O envelhecimento do material circulante e a sua operação para além do limite razoável implica um crescente gasto na sua manutenção e reparação, estimando-se em mais de 40 milhões de euros o acréscimo de despesas pela idade da atual frota.

Os investimentos necessários devem é ser racionalizados, de forma a reduzir o seu volume, calendarizá-los, integrá-los num modelo de exploração e a garantir o máximo contributo para a economia nacional. Nesse aspeto importa garantir três questões:

- Que os concursos de aquisição de todo o material circulante tenham uma direção centralizada, que se imponha a máxima incorporação nacional na produção destes equipamentos, criando condições para que a EMEF possa aqui assumir um papel central e, ainda, alimentar outras unidades produtivas necessárias ao processo.

- Que a aquisição de material se faça de séries com o maior número possível de unidades, ainda que depois a sua entrega seja intercalada no tempo. Tal permitiria reduzir não só o custo e o tempo da fase de projeto e homologação, como ainda reduzir o custo de aquisição, manutenção e reparação, bem como simplificar a gestão de peças sobressalentes. O racional estender-se-ia ainda ao nível da qualificação de trabalhadores, quer os da operação, quer os da manutenção (por exemplo, não faz qualquer sentido adquirir uma série de 6 unidades para o longo curso, como anunciou a CP).

- Que o material a adquirir continue com o essencial da manutenção e reparação a ser realizado em Portugal e pela EMEF, recusando que as multinacionais «ofereçam» um

ligeiro desconto no preço de compra para garantirem receitas futuras com a manutenção dos equipamentos.

No que respeita ao material circulante, o país precisa de enfrentar com coragem as necessidades que se colocam, montar um autêntico plano de fomento para a satisfação dessas necessidades, e aproveitar para no processo criar e modernizar capacidade produtiva, contribuindo para retirar Portugal da dependência e do subdesenvolvimento.

Neste plano importa ainda salvaguardar que os investimentos na Infraestrutura avancem sem tibiezas, quer na eletrificação de linhas, quer na correção de traçados, quer na sinalização de via, quer ainda nas condições de estações e apeadeiros, comprovando a necessidade de voltar a colocar todo o sector ferroviário sobre um comando único.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, os Deputados do Grupo Parlamentar do PCP, propõem que a Assembleia da República adote a seguinte Resolução:

A Assembleia da República resolve recomendar ao Governo o desenvolvimento de um Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário,

A) a partir do levantamento das necessidades de material circulante para a ferrovia nacional, no horizonte dos próximos quinze anos;

B) privilegiando a aquisição de material com a máxima uniformização possível e evitando a multiplicação de séries e equipamentos;

C) promovendo no processo produtivo a máxima incorporação nacional;

D) mantendo a manutenção e reparação desse material nas empresas públicas nacionais;

E) envolvendo nesse processo as comissões de trabalhadores das empresas do sector;

F) procedendo ao lançamento imediato dos concursos mais urgentes, e preparando a inscrição no próximo Orçamento do Estado da previsão plurianual de investimentos a realizar.»

(NOTA: Este Projecto de Resolução é acompanhado, em anexo, pelo levantamento da actual frota pública, da CP, Metro de Lisboa, Metro do Porto e Fertagus, com a indicação, para cada série da perspectiva de vida útil, do ano em que será necessário lançar os concursos para substituir essas séries e da quantidade de material necessário então. Esse quadro pode ser consultado directamente no original do Projecto de Resolução, no site do Parlamento.)

Organiza-te! Dá mais força ao PCP!

