



LINHA VERMELHA



BOLETIM DO SECTOR FERROVIÁRIO

OUTUBRO 2018



EMEF: Governo prossegue a pulverização e ainda prepara duas privatizações, quando a resposta simples é a reintegração na CP!

As últimas informações tornadas públicas pela Administração da EMEF e pelo Governo apontam que a reestruturação da EMEF constará do seguinte: (1) criação de um ACE com a Medway para a reparação do material rebocado oferecido pela CP à multinacional MSC; (2) entrada da Medway na SIEMEF, passando esta a deter a maioria do capital privado; (3) criação de uma empresa pública detida a 100% pela EMEF para o material circulante do Metro do Porto.

Isto está tudo errado! É continuar o caminho de pulverização do sector ferroviário nacional, partindo a EMEF em mais dois pedaços, quando o que se exige é reunificar o sector, desde logo com a integração da EMEF na CP. Sem esquecer que esta «reestruturação» implica mais duas privatizações (pois o ACE com a Medway é uma privatização, e colocar o capital público em minoria na SIEMEF é outra privatização) e prepara já uma terceira, pois é evidente o destino da nova empresa pública para o Metro do Porto, que é ser privatizada a curto prazo!

O governo diz que tudo isto é por causa do Tribunal de Contas e das implicações da CP ter oferecido tanto material circulante à Medway, que foi o que levou a que a operação «in house» (como eles gostam de dizer) tivesse baixado dos 80%, criando os problemas ao contratualização entre a CP e a EMEF. O que o Governo tarda em reconhecer é que as exigências do Tribunal de Contas também ficariam satisfeitas com a integração da CP na EMEF, ou com anular a oferta realizada à multinacional MSC do material agora na Medway. É que alternativas existem, é preciso é optar bem!

Só a luta dos trabalhadores poderá impedir o prosseguimento da destruição da ferrovia nacional!



A errada política do Governo para o Material Circulante Ferroviário!

O Governo anunciou com pompa e circunstância, que autorizara a CP a comprar comboios. Mas apenas para o Regional, apenas para substituir o equipamento que vai sair de circulação e com verbas manifestamente insuficientes nos primeiros anos

Página 2



João Ferreira leva Linha do Oeste ao Parlamento Europeu

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 3



PS/PSD/CDS chumbam fim da PPP proposto pelo PCP!

Termina em 2019 o contrato de concessão à Fertagus. Na opinião do PCP era uma excelente ocasião para acabar com uma PPP que só prejudicou o erário público, os utentes e os trabalhadores. O projecto de resolução apresentado na Assembleia da República ainda propunha a integração do serviço e dos trabalhadores na operação da CP, mas seria chumbada pelos do costume.

Página 4

ATRASOS, ERROS E INSUFICIÊNCIAS QUE URGE SUPERAR

O Governo aprovou no passado dia 10 de Outubro a 'aquisição para a CP' de 22 comboios para o Serviço Regional (12 Unidades Automotoras Bimodo e 10 Unidades Automotoras Eléctricas) por um valor de 168,2 milhões de euros.

E o Serviço de Longo-Curso / Intercidades? E o Serviço Urbano e Suburbano?

A forma de apresentação da iniciativa – aquisição de comboios para a CP – omitindo que estes se destinam exclusivamente ao seu Serviço Regional, alimentou equívocos que importa desde logo esclarecer: esta aquisição não responde às necessidades de material circulante do Serviço Urbano e Suburbano (onde a situação mais grave está localizada na Linha de Cascais) nem responde às necessidades do Longo Curso/Intercidades. Esta limitação é duplamente grave, na medida em que estes serviços vão continuar em profunda degradação prejudicando os respectivos utentes e a economia nacional, e na medida em que o Serviço de Longo Curso/Intercidades e o Serviço Urbano e Suburbano representam o essencial das receitas da CP, e são exactamente os sectores potencialmente muito lucrativos que o grande capital pretende explorar directamente.

O facto de o governo continuar sem investir no material circulante para o Serviço Urbano e Suburbano e para o Serviço de Longo Curso/Intercidades só pode ser explicado como um processo intencional de destruição da resposta pública nestes dois ramos da operação da CP, processo destinado a criar as condições para a sua privatização a curto prazo. As múltiplas declarações do actual Governo de que não pretende privatizar a CP só poderiam ser admitidas como boas se as ações tomadas fossem conformes com as declarações, e infelizmente o que demonstram é o oposto.

Resposta insuficiente para o Serviço Regional

A actual frota da CP para o Serviço Regional é constituída por 103 unidades. Destas, 19 terminam em 2020 o seu período de vida útil, 7 terminam-no em 2021 e 20 são sucata alugada a Espanha. Mesmo admitindo que estas 46 unidades terão o seu período de vida alargado até à chegada do material circulante novo, os 22 comboios agora anunciados não são suficientes sequer para substituir o material que, entretanto chega ao fim da vida útil, quanto mais para poder garantir o necessário alargamento da oferta, quer nas actuais Linhas e nas que estão em construção, quer em Ramais entretanto encerrados como o da Lousã.

Uma decisão tardia e para tardar a concretizar

A compra de material circulante, exactamente porque não se materializa num período curto, deveria ter sido tomada por este Governo logo no início do seu mandato, como o PCP então propôs. Perderam-se três anos e a situação operacional está a tornar-se insustentável (é preciso ter presente que 72% da verba agora consignada só será gasta a partir de 2023 quando as Automotoras começarem a ser entregues). É preciso ainda alertar que os termos da decisão do governo podem induzir novos prejuízos para a CP: desde logo, porque as verbas previstas para 2019 e 2020, inferiores a 3% do total da empreitada, não são suficientes para a adjudicação. Se o Governo não rever a sua posição e a adjudicação for feita nestes moldes (menos que os normais 10%) isto traduzir-se-á necessariamente num acréscimo de custos financeiros que forçosamente serão reflectidos no preço final das automotoras.

Aguardar pelo último ano de mandato deste governo para realizar este tipo de anúncios reforça a dúvida se estaremos perante mais um anúncio, ou se desta vez é a sério. É que ao longo dos anos foram sendo feitos anúncios de aquisição de comboios, planos que acabariam por ser cancelados e sistematicamente substituídos por novos anúncios. Lembra-se a este propósito: o concurso cancelado em 1999 para material para a Linha de Cascais; o concurso cancelado em 2001 de aquisição de Automotoras Diesel Ligeiras para o Serviço Regional; o concurso cancelado em 2001 para remodelação de carruagens do Serviço Inter-regional; a remodelação cancelada de 25 UTD 600 entre 2000 e 2004 para o Serviço Regional; o concurso cancelado em 2009 para aquisição de unidades para o Metro do Mondego (Linha da Lousã); o concurso cancelado em 2010 para aquisição Automotoras Regionais Diesel; o concurso cancelado em 2010 para aquisição de material circulante eléctrico para o Serviço Urbano de Lisboa, do Porto e da projectada Terceira Travessia do Tejo / ligação ao novo aeroporto de Lisboa.

Mais endividamento para a CP?

A Resolução aponta para uma alternativa caso a CP queira superar as dificuldades criadas pela própria Resolução: pedir dinheiro emprestado ao Estado Português. Não é uma solução aceitável. Mais uma vez o Estado subfinancia uma empresa pública (por imposição de anterior subfinanciamento, a CP pagará este ano cerca de 75 milhões de euros *em juros*) ao mesmo tempo que sobrefinancia as empresas privadas

do sector (oferecendo-lhe material circulante público, perdoando-lhe a dívida da taxa de utilização da infraestrutura, oferecendo-lhe indemnizações compensatórias ainda que com outro nome e que nega ao sector público, oferecendo ainda as compensações pelo passe social). No fim os mesmos que impuseram esta política dedicam-se a realizar comparações entre os sectores privado e público, para retirarem as conclusões *naturais* de uma situação artificialmente construída.

Governo ignora e afronta a Assembleia da República

A Assembleia da República aprovou em Junho deste ano, por proposta do PCP, um Projecto de Resolução recomendando ao Governo o desenvolvimento de um Plano Nacional de Material Circulante Ferroviário. Partindo do levantamento das necessidades de material circulante para a ferrovia nacional e considerando no horizonte dos próximos quinze anos propunha-se então que: se privilegiasse a aquisição de material com a máxima uniformização possível e evitando a multiplicação de séries e equipamentos; se promovesse a máxima incorporação nacional no processo produtivo; se mantivesse a manutenção e reparação desse material nas empresas públicas nacionais; se envolvesse no processo as comissões de trabalhadores das empresas do sector; se procedesse ao lançamento imediato dos concursos mais urgentes, e preparando a inscrição no próximo Orçamento do Estado da previsão plurianual de investimentos a realizar.

Ora a Resolução do Conselho de Ministros não só é omissa sobre a realização ou não deste plano, como ignora algumas das premissas expressamente recomendadas pela Assembleia da República para os concursos de aquisição de Material Circulante, nomeadamente a necessidade de promover a máxima incorporação nacional, de salvaguardar a manutenção nacional, de ouvir as comissões de trabalhadores do sector e de prever séries o mais longas possíveis (e as necessidades actuais, para serem supridas, exigirão novos concursos antes de 2026 para este tipo de material).

Infelizmente, por opção de sucessivos governos, o país continua a demitir-se de planificar o seu próprio desenvolvimento, ficando cada vez mais refém da planificação definida e imposta a um nível supranacional, nomeadamente pela União Europeia e pelas multinacionais. A política de direita continua, com os seus desastrosos resultados e com a necessidade, cada vez mais premente, de conquistar uma alternativa patriótica e de esquerda!

O PCP irá continuar a intervir no sentido de corrigir esta política, e nomeadamente, no quadro da discussão do OE para 2019, irá defender que seja garantidos os necessários investimentos na ferrovia nacional.

LINHA DO OESTE

UM PROBLEMA DE OPÇÃO DA RESPONSABILIDADE DOS SUCESSIVOS GOVERNOS!

João Ferreira dirigiu uma pergunta escrita à Comissão Europeia sobre o apoio à modernização da Linha do Oeste.

«Em Portugal, a Linha do Oeste constitui um eixo ferroviário estratégico, potencialmente estruturante dos sistemas de mobilidade e logística, com impactos muito relevantes e positivos no plano económico, social e ambiental.

No entanto, a linha do Oeste foi, desde 1990, alvo de uma constante degradação da qualidade do serviço de transporte.

Em 2016, após sucessivos projetos de modernização nunca levados à prática, foi tornado público um novo projeto de intervenção nesta Linha, porém apenas parcial, a ser concretizado até ao terceiro trimestre de 2020, englobado no Plano Estratégico de Investimentos em Infraestruturas em Ferrovia - 2020.

Impõe-se, contudo, a modernização da totalidade da Linha do Oeste. Só assim poderão ser aproveitadas todas as suas potencialidades enquanto linha de características simultaneamente interregionais, regionais e suburbanas.

Pergunto: Que programas e medidas podem apoiar a modernização da totalidade da linha, envolvendo os troços a Sul e a Norte das Caldas da Rainha, no quadro da necessária reanálise do Plano Estratégico de Investimentos em Infraestruturas em Ferrovia - 2020, e incluindo ainda a preparação para a substituição do material circulante, com a adoção da tração elétrica, a reabertura de estações e a instalação de um sistema de informação eletrónica de horários e eventuais alterações de serviço em todas as estações e apeadeiros?»

A resposta dada por Violeta Bulc, em nome da Comissão Europeia, reconhece que a modernização da totalidade da Linha «é elegível para estudos e obras de infraestrutura no âmbito dos fundos do Mecanismo Interligar a Europa (MIE).» Mas afirma ser «da responsabilidade do Governo português e das Infraestruturas de Portugal (IP) identificar quais os projetos que devem ser apresentados ao MIE». O projecto poderia ainda ser apoiado «pelo Fundo de Coesão e pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional» e pelo «Plano de Investimento para a Europa (Plano Juncker)».

PCP PROPÔS FIM DA PPP E INTEGRAÇÃO NA CP PS/PSD/CDS CHUMBARAM A PROPOSTA

No próximo ano termina a concessão à FERTAGUS da exploração comercial da ligação ferroviária entre Lisboa e Setúbal pela Ponte 25 de Abril.

O PCP apresentou na Assembleia da República um projecto de Resolução para que o Estado Português ponha um ponto final nesta PPP, e integrasse o serviço e os trabalhadores na CP, projecto que foi discutido no dia 18 de Outubro e chumbado pelos do costume, por PS/PSD/CDS.

Na ocasião, os defensores dos capitalistas expuseram os mesmos gastos argumentos de sempre. Mas a verdade é que só o fim desta PPP livrará o Estado de um negócio ruinoso para o erário público, ao mesmo tempo que os utentes do serviço hoje prestado pela Fertagus passariam a ter o mesmo serviço a preços mais baratos, integrado no passe social intermodal, e com o estacionamento gratuito nos parques junto às estações ferroviárias.

Razões para acabar com a PPP com a Fertagus:

Os comboios, as estações e as linhas ferroviárias são públicas, pagas com dinheiro de todos nós, mas depois é o privado que explora o serviço, pagando o utente mais do que na CP.

Os comboios que a Fertagus usa, foram adquiridos pela CP e são exactamente iguais aos que circulam na linha da Azambuja.

A Fertagus recusa-se a pagar o devido à IP – Infraestruturas de Portugal –, como a taxa de circulação, acumulando dívida, mais uma vez ao Estado.

A Fertagus recebeu 180 milhões entre 1999 e 2014, como o demonstra claramente o Tribunal de Contas, numa auditoria às parcerias público-privadas (PPP) ferroviárias.

Além disso, ainda são oferecidos à Fertagus importantes e vultuosos apoios indirectos, como a exploração de parques estacionamento e lojas nas estações.

Com o fim da PPP, ganhariam os utentes, que veriam mantida a qualidade do serviço e pagariam menos pelo mesmo serviço; ganhariam os trabalhadores da Fertagus, que seriam integrados na CP e na EMEF, melhorando as suas condições de trabalho e os seus rendimentos; ganharia o País, que deixaria de ser esbulhado em milhões de euros.

Com o fim da PPP com a Fertagus ganhariam todos menos o dono da Barraqueiro o único que hoje ganha.

Com o fim do contrato em 2019 o Governo do PS não só tem todas as condições para interromper este processo de esbulhos de recursos públicos como de promover ainda uma maior utilização do transporte público, reduzindo o uso do transporte individual, descongestionando a rede viária e a Ponte 25 de Abril, com enormes benefícios económicos, ambientais e para a qualidade de vida das populações.

Mas em vez de se juntar ao PCP para acabar com esta PPP, o PS prefere andar a negociar com a Barraqueiro a extensão do actual contrato, preparando-se para regar com milhões de euros aquilo que teria automaticamente com a integração do serviço na CP (nomeadamente, redução de preços e integração no passe social intermodal).

Mais uma vez, os milhões que faltam à CP irão ser depositados no Grupo Barraqueiro. Basta recordar que a CP não recebe qualquer compensação por aceitar o Passe Social Intermodal, mas o Governo prepara-se para pagar à Fertagus largos milhões de euros em compensações por esse serviço.

FERROVIÁRIO: ESTE É O TEU PARTIDO!

ORGANIZA-TE NO PCP

sector.ferroviario@pcp.pt