

Sector dos Transportes da O.R.Lisboa do PCP



promoveu visita ao Parlamento Europeu Nov.2018



Uma delegação do Sector dos Transportes da OR Lisboa do PCP realizou nos dias 20 e 21 de Novembro uma visita ao Parlamento Europeu. Reuniu com o deputado do PCP no Parlamento Europeu João Pimenta Lopes que integra a Comissão de Transportes (fotos anexas), tendo sido abordados diversos aspectos do papel instrumental da União Europeia no ataque à soberania nacional, na promoção da concentração monopolista à escala europeia e no agravamento da exploração dos trabalhadores.



O deputado do PCP chamou a atenção para o papel colaboracionista de PS/PSD/CDS, que no essencial aprovam em Bruxelas as directivas e regulamentos que depois se dizem «forçados» a aplicar em Portugal.



Pimenta Lopes sublinhou quanto a situação calamitosa dos transportes públicos em Portugal está ligada às orientações da UE para entregar esses sectores às grandes multinacionais, lembrou o papel dos sucessivos pacotes ferroviários na destruição do sector ferroviário nacional, recordou o quanto a crescente precariedade no sector aéreo resulta de objectivos alcançados por directivas comunitárias, alertou para os novos objectivos assumidos com as «Estratégias» recentemente adoptadas e expôs a inversão de valores quando a UE vê as multinacionais como os naturais «utentes» das infraestruturas e investimentos públicos.

PORQUE O FASCISMO NÃO PODE SER ESQUECIDO!

Integrado no programa da visita ao Parlamento Europeu, realizou-se uma visita a um Campo de Concentração na Bélgica. Um campo onde as forças nazi-fascistas, que ocuparam aquele país durante a II Guerra Mundial, se dedicaram a perseguir, torturar e assassinar as forças da resistência à ocupação.





Catarina Cardoso

O sector ferroviário português ilustra bem o verdadeiro projecto económico que representa a União Europeia.

Portugal, como a maioria dos países europeus, chegou à última década do século XX com uma empresa do transporte ferroviário pública; de âmbito nacional, isto é, tendo o monopólio em todo o território; auto-suficiente na maioria dos fornecimentos; com um corpo de trabalhadores especializados formados na própria empresa, destilando o conhecimento e a experiência passados de geração em geração e que se ancoravam num normativo técnico interno, assegurando elevados padrões de serviço e segurança.

Para “promover” o transporte ferroviário, a Comissão inventou a premissa de que o transporte ferroviário enferma de um mal que só pode ser curado pelo mercado, aplicando-lhe um curativo com alto teor de concorrência. Quando não funcionou, a Comissão concluiu sempre que a dose precisava de ser aumentada, o mercado ajudado, a concorrência incentivada.

Até que o doente morre da cura!

O caso português é particularmente trágico uma vez que os sucessivos Governos escolheram sempre o pior dos caminhos apontados pelos Pacotes ferroviários, nalguns casos indo mesmo além do que lá se preconizava.

Para desfazer os monopólios públicos nacionais, separaram as oficinas de material circulante da empresa mãe CP, e dividiram a operação e a infraestrutura em duas empresas distintas quando a própria UE apenas exigia a separação contabilística. Da CP, nasceram a EMEF e a REFER, introduzindo-se uma lógica cliente-fornecedor em empresas umbilicalmente dependentes entre si e aumentando-se a ineficiência do sistema. E tudo ficou pior com a fusão da REFER com a Estradas de Portugal.

Outro dos elixires da Comissão é a Interoperabilidade. Ignorando que a maioria do tráfego ferroviário se faz intra-fronteiras e que o tráfego internacional se realizou desde sempre por entendimento mútuo entre países vizinhos, a Comissão apontou as diferentes condições técnicas de exploração existentes entre os vários países como um entrave ao desenvolvimento do sector. Promovendo investimentos desnecessários e uma crescente dependência de um cada vez menor número de fornecedores, maioritariamente originários das grandes potências europeias que pela via política favorecem o seu exclusivo desenvolvimento industrial.

Enquanto Portugal perdeu 43% dos seus passageiros.kilómetro, a Alemanha ganhou 24% e a França 35%, só para mencionar dois dos países mais favorecidos pelas políticas europeias e cujas multinacionais se preparam para controlar o que nos resta, garantindo em troca cada vez menos transportes a um cada vez maior preço.



Manuel Leal

A par das preocupações quanto à liberalização em curso no setor do transporte de passageiros, através do Regulamento europeu que conduziu à implementação em Portugal do novo regime jurídico, também assume particular importância a discussão aqui no Parlamento europeu sobre o 4º Pacote da Mobilidade, onde aproveitamos para saudar o PCP pelas iniciativas de discussão promovidas com os motoristas e ORT's, realizadas em 22 de maio em Lisboa e em 25 de maio em Braga.

Como continuamos apreensivos quanto ao desenvolvimento deste processo aqui no Parlamento Europeu, dado o nível de precariedade e exploração que podem acentuar neste setor, deixamos a pergunta, sobre qual o estado da discussão deste Pacote, nas implicações que já vimos que tinha, quanto à organização dos tempos de trabalho, o controle dos tempos de condução e descanso, do acesso à profissão e destacamento de trabalhadores, assim como quanto às regras de carga dos veículos?



Eduardo Cacais

A uberização do mundo não é um problema do passado ou do futuro, mas sim um problema de regras e leis que defendam os transportes e os utentes. Os trabalhadores dos táxis estão sujeitos a um conjunto de regras e de direitos no exercício da sua actividade, enquanto outros que fazem o mesmo tipo de transporte não estão abrangidos, pretendendo o grande capital fazer razia de uns e outros, para incrementar a exploração e a concentração da riqueza.

As novas tecnologias são extremamente importantes, facilitam a vida das empresas e das pessoas, não podemos é ser vítimas dessas mesmas tecnologias. Só porque uma empresa tem uma base virtual (uma plataforma da internet), não pode fazer o mundo real regressar à falta de regras e direitos do século XIX. E os utentes também têm que perceber que muitas das vantagens oferecidas resultam do aumento da exploração, de uma fuga das multinacionais aos impostos e de uma menor segurança operacional. E devemos alertar que quem ignorar os direitos dos outros, quem desvalorizar um conjunto de regras que impedem que o grande capital monopolize sectores inteiros, está a semear a sua próxima miséria.

Modernização sim, mas protegendo as PME's da concorrência desleal e elevando os direitos dos trabalhadores, com contratos de trabalho que assegurem os seus direitos e não contratos desumanos. É que as novas tecnologias servem para melhorar a vida dos trabalhadores, ou não trazem modernidade nenhuma.

Em Portugal, o sector do táxi travou uma luta culminada com uma concentração que durou 8 dias em Lisboa, Porto e Faro. Que deixou patente que só o PCP, só o Partido dos trabalhadores, esteve ao lado da luta. Que deixou à vista a submissão de PS/PSD/CDS às multinacionais. Vamos continuar a lutar. E contamos que na União Europeia os deputados do PCP continuem atentos, e a intervir de forma enérgica relativamente a este problema que ameaça o futuro e o progresso.



Cátia Lapeiro

No sector dos transportes, são bem visíveis os objectivos basilares da União Europeia: a degradação da soberania nacional, a concentração e centralização do capital e o aumento da exploração dos trabalhadores.

Impôs-se a Portugal um ajustamento da sua economia ao chamado «mercado interno europeu», com a conivência e o apoio de sucessivos governos do PS, PSD e CDS, que se traduziu na privatização e entrega às multinacionais de amplos sectores estratégicos na nossa economia. Na Rodovia, vimos a Rodoviária Nacional dividida entre a multinacional TRANSDEV e o grupo Barraqueiro associado à multinacional DB. Nos portos, é a multinacional Yldrim quem domina. Nos Aeroportos manda a multinacional Vinci e a TAP está entregue a um consórcio estrangeiro. No táxi, facilita-se a entrada das multinacionais associadas a plataformas. Na Ferrovia, o transporte de mercadorias é detido pela multinacional MSC, a construção nacional de material foi destruída e está dependente da multinacional Siemens, que abocanha sectores crescentes da manutenção e reparação.

Um processo que resultou no desmantelamento de grandes empresas nacionais, que criou um país mais pobre, mais dependente e mais despido de instrumentos estratégicos, que provocou o encarecimento de serviços, a degradação da segurança, da fiabilidade e da qualidade dos transportes públicos, que alimentou a destruição de milhares de postos de trabalho e a proliferação de prestadores de serviço, de trabalho precário e desregulado.

Os falsos argumentos usados - abertura do sector à concorrência, melhor conexão entre redes de transporte dos diversos países - esconderam os verdadeiros objectivos. As Parcerias Público-Privadas e o princípio do utilizador-pagador, tentaram dar um ar de seriedade a negociatas que delapidaram recursos públicos. A realidade foi a desorçamentação, o subfinanciamento crónico e a falta de investimento nas empresas públicas, a gestão danosa destas e o ataque aos trabalhadores, o desmembramento de empresas com a separação de áreas mais lucrativas para privatização.

É urgente travar este processo. Retomar o controlo pelo Estado dos sectores estratégicos. Implementar uma política soberana que articule o desenvolvimento com os interesses das populações. Elevar a colaboração entre Estados a uma perspectiva de benefícios mútuos, para o seu desenvolvimento e dos seus povos.



Luís Venâncio

De Portugal e dos trabalhadores dos transportes trazemos as preocupações sobre a aplicação do Regime Jurídico de Serviço Público Transporte de Passageiros no nosso país, onde decorre um processo que coloca preocupações aos trabalhadores do sector.

A liberalização em curso colocará a concurso as atuais concessões, e institui novas regras de oferta de serviços às populações. Saudamos aquilo que reforce a oferta e coloque o serviço público de transportes mais perto das populações, no entanto cabe-nos alertar para a forma como se está a proceder.

Contrariamente ao que o próprio regulamento comunitário 1370/2007 prevê, no processo não estão a ser acautelados os postos de trabalho dos trabalhadores das atuais empresas, e menos ainda os seus direitos. Os trabalhadores das actuais operadoras podem ver o seu posto de trabalho extinto, ser colocados à mercê das futuras operadoras, que se apresentam a concurso com encargos menores. apagando direitos como a antiguidade, as diuturnidades ou o local de trabalho.

Conquistámos um CCTV para o sector que imporá condições remuneratórias e laborais mínimas, e estamos a lutar por o melhorar, ao mesmo tempo que lutamos para que as

autoridades públicas imponham a salvaguarda dos direitos laborais nos concursos a realizar.

Outra preocupação que temos, resulta da iniciativa do atual Governo de prolongar a vida ativa do trabalhador motorista, ignorando as especificidades do seu trabalho e contrariando todos os estudos que reconhecem esta como uma profissão de desgaste rápido.

Recordamos: os problemas de audição no auricular esquerdo à janela, e de pele no mesmo lado; as doenças renais provocadas pelo acesso limitado à Casa de banho e a insuficiente ingestão de água; os problemas posturais, pela falta de ergonomia dos bancos e a quantidade de horas na mesma posição; e as frequentes dificuldades de visão.

Esquecer a especificidade deste trabalho e destes trabalhadores é colocar em risco a segurança destes, dos que transportam e de todos os que se cruzam diariamente com as suas grandes viaturas.



A União Europeia promoveu activamente a redução, à escala europeia, das companhias aéreas de bandeira, num processo de sucessivas fusões e aquisições, que impôs o domínio do grupo Lufthansa, da Air France/KLM, e do grupo British Airways/Ibéria.

As companhias perderam a sua identidade como garantes da soberania e independência nacional, passando a focar-se na obtenção de lucro em detrimento de qualquer perspectiva de serviço público. Também a TAP está a ser levada por esse caminho, o que é particularmente grave face à geografia e à diáspora de Portugal, onde o transporte aéreo é uma questão nuclear na mobilidade e coesão nacional.

A par da redução das companhias nacionais, promoveu-se o aparecimento de companhias de novo tipo, multinacionais e de aplicação intensiva de capital, as mal chamadas low-costs, que prometendo uma redução de tarifas, apenas buscam o máximo lucro, e procuram impor a redução do preço da força de trabalho, a desregulamentação laboral e das normas de segurança, exigem investimentos públicos à sua medida e até chantageiam Estados e clientes.

Paralelamente, com o Céu Único e o SES 2+, os Estados deixariam de ser soberanos do seu espaço aéreo passando este a ser gerido por grupos económicos movidos pelo seu próprio lucro. A própria segurança é aqui posta em risco, uma vez que está prevista a passagem para um outsourcing adjudicados ao menor preço, de serviços como as comunicações e informação aeronáuticas.



Também no sector portuário a EU tem sido um instrumento para impulsionar o processo de liberalização, apesar da firme resistência à escala europeia que lhe tem imposto sucessivas derrotas.

Em Portugal, o processo de liberalização teve um pico no início dos anos 90, levando à liquidação da marinha mercante portuguesa e à entrega progressiva, por concessão, da actividade portuária a grupos privados. Um país com 11 ilhas atlânticas habitadas no seu território e com as potencialidades portuárias e marítimas que toda a gente reconhece viu-se sem Marinha Mercante, e a sua actividade portuária ficou entregue a dois grandes grupos capitalistas, o Grupo Mota-Engil e o Grupo ETE, e à multinacional PSA em Sines. Com a venda do sector portuário da Mota-Engil à multinacional Yildirim, e a aquisição por esta de outras concessões menores, o sector está hoje, no essencial, entregue a grandes multinacionais.

O segundo pico liberalizador dá-se já com o governo PSD/CDS. A lei do trabalho portuário imposta pela aliança anti-laboral do costume (PSD, CDS, PS e UGT), apesar da heróica resistência dos estivadores, que prossegue, rompeu com equilíbrios construídos na década de 90, e pretende aprofundar a precariedade e generalizar os baixos salários, procurando eliminar o efectivo portuário com trabalho, contratação e remuneração estáveis e substituí-lo por um efectivo portuário composto por trabalhadores precários e por empresas de trabalho temporário, regressando às Casas do Conto em formas ditas “modernas”.

O actual governo (demonstrando uma vez mais as suas ligações ao grande capital) não quis aproveitar as condições de que dispunha para romper com a política de direita no sector, e um “estudo” recente, cozinhado entre a Autoridade da Concorrência e a OCDE, faz temer uma nova ofensiva, desta vez alargada à pilotagem.

Sector dos Transportes
Organização Regional de Lisboa
Partido Comunista Português

sector.transportes@dorl.pcp.pt

