

LINHA VERMELHA

BOLETIM DO SECTOR FERROVIÁRIO

FEVEREIRO 2015



A Ferrovia tem futuro. Com o PCP, Portugal nos carris!



Intervenção de Encerramento de Jerónimo de Sousa nas páginas seguintes)

O PCP realizou no passado dia 20 de Janeiro uma reunião pública com ORT's do Sector Ferroviário (foto), que contou com a participação do Secretário-Geral do PCP, Jerónimo de Sousa.

Realizada com o lema «A Ferrovia tem futuro. Com o PCP, Portugal nos carris!» Permitiu aprofundar a análise do processo - em curso - de destruição do sector ferroviário, bem como apresentar a alternativa patriótica e de esquerda para o sector ferroviário pela qual o PCP se bate.

Ficou mais uma vez demonstrado que a alternativa existe e que as soluções existem. Será a luta dos ferroviários e do povo português que acabará por travar a actual ofensiva e impor a ruptura.

28 Janeiro: SS Monteiro ameaça liquidar CP Carga e EMEF

O Secretário de Estado das Swaps e das Privatizações, Sérgio Monteiro, declarou em entrevista à Antena 1, no dia 28 de Janeiro, **que aguarda que Bruxelas decida se a EMEF e a CP Carga são para serem liquidadas ou privatizadas**. Estas declarações vêm confirmar aquilo que o PCP alerta desde há muito: **está em Marcha um plano sinistro, de destruição do sector ferroviário nacional**. Nesse plano, o actual Presidente da CP tem a tarefa de adormecer os ferroviários com belas palavras e melhores intensões, enquanto as machadadas são desferidas uma atrás da outra, até ser tarde para travar o processo.

O Secretário de Estado mostra a postura subserviente e indigna de um governo que se diz português, quando afirma estar à espera de ordens de Bruxelas. É uma vergonha nacional! **Mas é evidente que as palavras do Governo são também para amedrontar os ferroviários**, como quem diz «*aceitam a privatização ou fechamos as empresas*». Ou seja, não bastava serem uns lacaios ao serviço das multinacionais e dos capitalistas, ainda são um bando de chantagistas mal-formados. Erraram no alvo. Os ferroviários têm uma longa tradição de luta e resistência, e não se deixam amedrontar com facilidade. Ao longo da história souberam várias vezes unir-se para defender a ferrovia e os direitos dos ferroviários.

Este Governo, que o povo odeia e despreza, está sem legitimidade mas a **tentar concretizar os últimos fretes encomendados pelo capitalistas**. É tempo da Unidade e Luta dos ferroviários travar o Governo e travar a destruição do Sector. É tempo de mais uma vez os ferroviários se lançarem na mais patriótica das lutas: aquela que se trava para defender o futuro do nosso país e do nosso povo!

É **este Governo**, que brinca com mais de 2000 postos de trabalho, **que tem que ser liquidado**. E não devemos ficar à espera de Bruxelas. É cá e pelas nossas mãos que o liquidaremos bem como à sua política criminosa.

Excertos da Intervenção de Jerónimo de Sousa a 20 Janeiro 2015

Caros amigos,
Camaradas:

As nossas cordiais saudações a todos os presentes que aqui vieram debater e trazer a sua opinião e a sua experiência sobre os problemas do sector ferroviário, dos seus trabalhadores, das populações e do desenvolvimento do país.

Opiniões que tomaremos em devida conta no nosso trabalho e que serão certamente muito úteis.

As opiniões que aqui foram expressas confirmam a gravidade do brutal ataque que está em curso em relação ao sector ferroviário e a gravidade das suas consequências para o País, para os trabalhadores e para as populações utentes dos serviços de transporte. (...)

A grave situação a que chegou o sector dos transportes, nomeadamente da ferrovia portuguesa é o resultado das opções e acção política dos governos do PS, PSD, e CDS que têm assumido responsabilidades governativas em Portugal e promovido a privatização e liberalização do sector e na sua subordinação aos interesses do grande capital. (...)

As consequências da política que tem sido seguida estão à vista: Encerramento de linhas, ramais e estações; Desguarnecimento galopante de estações, mesmo quando têm serviço ferroviário, deixando-as abandonadas sem apoio para os utentes; Abate de elevadas quantidades de material circulante, mesmo em bom estado de conservação ou com operações de manutenção e reparação recentes; Redução brutal de trabalhadores, ataques sistemáticos aos seus direitos e garantias, provocando a desmotivação e as condições objectivas para cederem à chantagem para saírem das empresas; Falamos da redução e degradação dos salários, da crescente precariedade e da destruição dos vínculos laborais, do bloqueio e destruição da contratação colectiva, do recurso frequente a empresas de aluguer de mão-de-obra, das reformas compulsivas, do aumento da idade da reforma e do cada vez menor valor das pensões, da liquidação de direitos no plano da saúde e outras regalias que ao longo de anos contribuíram para manter um mínimo de dignidade para quem trabalha; Redução de serviços e de comboios, empurrando para a utilização do transporte próprio, assim como o recurso às rodoviárias privadas; Criação de condições subjectivas e objectivas para colocar em risco a segurança.

Com esta política de destruição, a rede ferroviária nacional sofreu uma redução de centenas de kms e de milhares de trabalhadores ferroviários.

Na verdade, nestes últimos anos de governos do PS, PSD e CDS temos assistido a uma ofensiva global que, atingindo os mais variados sectores, tem tido como objectivo nuclear a alienação dos serviços públicos e a sua subordinação à lógica do lucro, bem como a destruição do sector público que resta, nomeadamente do sector empresarial do Estado, instrumento essencial à promoção do desenvolvimento económico e social e à garantia do bem-estar das populações. É por isso que Portugal continua sem um verdadeiro sistema transportes.

Foi realizada toda uma política de pulverização do sector ferroviário com o objectivo de entregar os seus troços mais apetecíveis ao grande capital e que agora se amplia com a destruição da REFER no quadro da sua fusão com as Estradas de Portugal, mas também com a conhecida pretensão de subordinação da EMEF às multinacionais fabricante de liquidação da CP Carga.

Um ataque que pretende não apenas liquidar o Sector Ferroviário Nacional, mas intensificar a exploração dos trabalhadores e das populações e reduzir a soberania nacional.

Veio aqui a degradação da oferta na linha de Cascais com o anúncio há dias de uma nova retirada pela CP dos comboios rápidos entre as 10 e as 17 horas. Uma redução da oferta que se acrescenta ao continuado processo de degradação geral que este governo tem prosseguido e que claramente se enquadra nos seus planos de privatização da linha. Por isso se adia o necessário investimento na modernização (infraestrutura e material circulante), há muito reclamado pelo PCP, apesar dos milhões anunciados pelo governo nos ditos projectos prioritários de infraestruturas, a pensar, certamente, no negócio privado da sua concessão.

É por tudo isto que afirmamos que é necessário e urgente travar e inverter este caminho. Reconstruir parte do que foi destruído. Recuperar princípios - os de Abril, os da Constituição. Para o PCP há respostas e soluções para os problemas dos transportes!

Mas isso exige que o interesse do país esteja em primeiro lugar o que impõe que o sector dos Transportes seja efectivamente considerado como estruturante e estratégico para a vida económica do País, quer pela importância decisiva que possui para a mobilidade das populações e das mercadorias e bens, quer pelo peso que tem em termos do investimento e da balança de transportes, quer pelo papel que representa no desenvolvimento sustentado da nossa economia e sociedade.

Reunião com Organizações Representativas dos Ferroviários

Nas 6 linhas fundamentais do projecto alternativo que o PCP apresenta para Portugal, cinco dessas linhas correspondem igualmente aos eixos centrais de uma política ferroviária alternativa.

Desde logo na concretização desse grande eixo estratégico da política alternativa que visa a defesa da «**Produção nacional e a recuperação para o Estado do controlo dos sectores e empresas estratégicas**». Pode-se dizer que o essencial das empresas ferroviárias são ainda públicas. Verdade. Mas estão todas em processo de privatização ou de externalização das suas actividades.

Aliás, o processo de pulverização do sector ferroviário não obedeceu a qualquer lógica ferroviária - foi um mecanismo facilitador da progressiva privatização: num sector onde são necessários colossais investimentos, o privado está interessado em prestar e explorar serviços e monopolizar vendas, mas necessita de uma qualquer Parceria Público Privada para garantir os financiamentos públicos. O caminho não é privatização do sector, mas sim o reforço do sector público nas suas várias vertentes. Abandonando a perspectiva de privatizar impõe-se de imediato a necessidade de reagrupar o sector sob um comando único e público.

No caso da REFER é preciso travar o processo de fusão com as Estradas de Portugal com a ideia que lhe está associada de privatizar ou concessionar sectores da empresa, as Telecomunicações e o Controlo de Circulação, mas também inverter o processo de crescente externalização das suas actividades, onde a manutenção, reparação e construção de infraestruturas é já essencialmente realizada pelos grandes grupos económicos da construção civil.

Na EMEF, importa inverter o processo em curso de colocar a manutenção nas mãos dos fabricantes de material, com as empresas públicas descapitalizadas até do pessoal necessário à mera fiscalização.

Na CP Carga, importa travar a transferência dos Terminais de Mercadorias para o sector privado - via REFER.

E no quadro da construção de material circulante, importa enfrentar as consequências da destruição da Sorefame: o país necessita de material circulante, que são equipamentos de alto valor acrescentado, e está hoje condenado a comprá-lo às multinacionais; O país pode e deve usar a EMEF para, na negociação desses contratos, se garantir a crescente incorporação nacional na produção do material.

Foram ainda dados exemplos importantes do que não

deve ser feito: como a opção pelo aluguer das locomotivas espanholas com manutenção feita em Espanha em vez de soluções que existiam e implicavam mais trabalho em Portugal; ou como a decisão de entregar a Unidade de Investigação e Desenvolvimento da EMEF à NOMAD (a 65%), com projectos de elevadíssimo potencial.

O outro grande eixo de uma política ferroviária alternativa e que corresponde a outra das grandes linhas do projecto alternativo que o PCP apresenta para Portugal o da «**Defesa e recuperação dos serviços públicos e funções sociais do Estado**» - O transporte de passageiros e mercadorias correspondem a necessidades estruturais.

Mesmo no que respeita ao transporte de mercadorias, a sua realização por via ferroviária traz ganhos importantes para todos quer do ponto de vista ambiental quer do ponto de vista da preservação das infraestruturas rodoviárias.

No que respeita ao transporte de passageiros, estamos perante um serviço público essencial para a economia, para a qualidade de vida das populações e para o seu lazer, e onde os ganhos ambientais e energéticos (mas também orçamentais) são muito significativos sempre que a sua utilização implique a redução da circulação em transporte individual. No plano nacional, pode assumir ainda um importante papel na coesão territorial e no combate ao isolamento do interior.

A alternativa exige uma política de promoção dos transportes públicos, reduzindo os seus preços, alargando a oferta e a fiabilidade da sua operação. Com o Estado a apoiar a exploração realizada por empresas públicas.

Outro eixo essencial de uma política ferroviária alternativa e que corresponde a outro grande eixo da política patriótica e de esquerda defendida pelo PCP é «**A valorização efectiva dos salários e pensões**» -

É uma das questões centrais para os ferroviários, quando sabemos que nos últimos quatro anos, fruto dos PEC's e do Memorando com a troika, os salários têm sofrido cortes brutais (mais de 20%) a par de outros roubos, como o direito às concessões.

E maiores foram os cortes projectados pelos Governos, mas que a luta travou (quer no plano nacional, como o roubo dos subsídios de férias, quer no plano das empresas ferroviárias, como no valor do trabalho extraordinário). E os ferroviários deram um importante contributo para essas vitórias com as muitas lutas que travaram.

Agora que há eleições os partidos da troika (PS, PSD e CDS) vão prometer tudo. Até o aumento de salários e pensões.

Mas no caso do PCP esse aumento é uma questão estratégica - e não uma promessa vazia. Por razões sociais, mas também por razões económicas, porque é aumentando o poder de compra dos trabalhadores e dos reformados que se dinamiza o mercado interno e a nossa economia.

Uma nota para o direito às concessões: elas não representavam qualquer custo para a ferrovia (antes pelo contrário, o próprio presidente da CP admite que era uma receita que se perdeu); regularmente, até nos partidos da maioria se vai prometendo o fim desse roubo; mas a cada Orçamento, o roubo é confirmado; será a luta dos ferroviários, e o facto de não desistirem desse direito secular, que mais cedo que tarde acabará com o roubo.

Outra nota: o exemplo recente da EMEF/Metro do Porto em Guifões ilustra bem o caminho que estão a seguir: precarização total das relações laborais, com a crescente entrada de Empresas de Trabalho Temporário a pressionar salários e direitos para baixo, aumentando a exploração e o lucro do capital.

Mas uma política ferroviária alternativa é igualmente uma política de defesa da «**Soberania e a afirmação do primado dos interesses nacionais**» ao contrário do processo em curso que replica na ferrovia linhas estratégicas de submissão e declínio nacional da política de direita.

Isso está patente na: política de manutenção, reparação e aquisição de equipamentos subordinada aos interesses das multinacionais - da Siemens, em primeiro lugar, mas da Alstom, da Bombardier, da Nomad, etc - que monopolizam crescentemente o mercado.

Na política de exploração comercial subordinada aos interesses das multinacionais do Sector - a DB alemã e a Transdev francesa já monopolizam o transporte rodoviário de passageiros (fora de Lisboa e Porto) e preparam-se para abocanhar o resto, aumentando a renda que cobram ao país pela gestão de equipamentos e infraestruturas nacionais.

No transporte ferroviário de mercadorias, a DB alemã vai estendendo o seu controlo a um sector estratégico à custa das liberalizações forçadas.

Para impor os objectivos estratégicos das grandes multinacionais existe uma panóplia de resoluções da União Europeia (pacotes ferroviários, etc), aprovadas por PS, PSD e CDS. É preciso resistir a este processo, na aprovação lá e na aplicação cá. Defender a soberania e usá-la!

Temos falado em três grandes constrangimentos ao desenvolvimento do País. **Um deles é o da dívida, por isso temos defendido a sua renegociação da dívida. O problema da dívida abate-se sobre o sector ferroviário por duas vias.**

Pela dívida histórica do Estado à CP e à REFER, fruto de vinte anos de desorçamentação e subfinanciamento, que implica que estas empresas hoje tenham gastos de centenas de milhões de euros anuais com os juros das suas dívidas.

Pela dívida real que o Estado impôs às Estradas de Portugal, que têm compromissos para com os consórcios privados de mais de 24 mil milhões de euros, e que querem agora colocar o património ferroviário a pagar.

Num caso, trata-se de dívida pública que como tal deve ser assumida e renegociada num quadro de renegociação geral. No segundo caso de uma dívida imputada ilegítimamente ao sector ferroviário que deve ser recusada.

A alternativa existe. Com o PCP. Implica uma ruptura com o caminho de destruição da ferrovia e de submissão nacional e com a política de direita que tem vindo a arruinar o País.

Ruptura que se constrói e concretiza com a luta e o voto dos trabalhadores e das populações.

Uma alternativa que implica a projecção dos valores de Abril no futuro de Portugal.

FERROVIÁRIO: ESTE É O TEU PARTIDO!

ORGANIZA-TE NO PCP

sector.ferroviario@pcp.pt