

PROJETO DE RESOLUÇÃO Nº 1019/XII/3.^a

INVERTER A TENDÊNCIA DE REDUÇÃO DE PESSOAL, EXTERNALIZAÇÃO E PERDA DE SERVIÇOS NA MANUTENÇÃO, REPARAÇÃO E CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA

O setor ferroviário deve ser alvo de uma aposta estratégica em Portugal, seja no transporte de passageiros, seja no transporte de mercadorias. As vantagens desta aposta são evidentes a todos os níveis: ambiental, económico, social e de coesão territorial.

O Bloco de Esquerda sempre se bateu pelo investimento na modernização e expansão da ferrovia em Portugal, tendo alertado para as consequências futuras de uma política oposta. Hoje essas consequências são de tal forma evidentes que a ferrovia se tornou o centro do discurso do governo, e dos mesmos partidos responsáveis pelo desinvestimento no setor.

Independentemente da sua incoerência com as políticas do passado, esta mudança de retórica deve ser registada como positiva, desde que consequente com as decisões do presente.

O Bloco de Esquerda considera que, para ser consequente, o discurso de aposta na ferrovia não se pode alhear das decisões de investimento nas estruturas que, a montante ou a jusante, garantem o funcionamento do setor. Tão pouco é compaginável com o desmantelamento das suas empresas para posterior entrega aos privados.

A Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, SA (EMEF) assume uma posição chave nesta matéria. É possível, a partir desta, aumentar a capacidade produtiva, assim como a aposta e melhoria infraestrutural do setor ferroviário do país.

Estranha-se, por isso, o desinvestimento que está a ser feito na EMEF: a redução de pessoal necessário ao serviço e a desvalorização do seu know-how (no início de 2013 a EMEF tinha 1103 trabalhadores, contando em 2014 chegar a um número a rondar os 1000 trabalhadores); a política de gestão de stocks da empresa que dificulta a capacidade de resposta a pequenas reparações; a crescente externalização de serviços e a liquidação da Unidade de Investigação e Desenvolvimento da EMEF entregue à Nomad. A EMEF compra agora aquilo que antes produzia.

Estranha-se também que a CP e o Governo prefiram alugar material circulante à Renfe, em vez de aproveitar a capacidade da EMEF para proceder à remotorização, por exemplo, das automotoras 0600. A CP e o Governo preferiram alugar material obsoleto à Renfe a investir na modernização do seu próprio material. Esse aluguer começou em 2011 e foi dado como provisório, por três anos. Mas sabe-se agora que a CP se prepara para estender o número de anos de aluguer e o número de composições alugadas. A CP e o Governo optaram por uma solução mais cara e que nada resolve, em vez de aproveitar o conhecimento e a capacidade da EMEF.

Situação igual aconteceu com a necessidade de reparação do material pertencente à REFER, que foi retirado à EMEF e é agora serviço importado quando Portugal tem capacidade e conhecimento para fazer essas reparações.

As vendas e serviços da EMEF caíram desde 2011 a esta parte, muito por via da quebra de vendas e de serviços prestados à CP (-18,1%) e à CP Carga (-74,6%).

Também outros serviços que deveriam ser realizados pela EMEF, são desviados para fora do país, foi exatamente isto que aconteceu com os boggies da Fertagus que em vez de serem reparados nas oficinas da EMEF, foram reparados em Espanha.

Por estes exemplos recentes se torna notório o desinvestimento na EMEF, assim como o não aproveitamento de uma empresa de trabalhadores especializados na manutenção preventiva, na manutenção pesada e no projeto e fabrico de material circulante.

É determinante que se aproveite e potencie a capacidade produtiva, o conhecimento único e específico e a importância estratégica que representa a EMEF. Dentro de pouco tempo será necessário proceder à renovação de grande parte do material circulante nas linhas ferroviárias portuguesas, bem como à renovação das unidades do Metropolitano de Lisboa. Também a CP tem que proceder à reparação de meio de vida dos Alfa Pendular, que tem estado a ser adiada sem que se perceba a razão de tal adiamento.

O desinvestimento na EMEF, naquilo que esta empresa representa para a industrialização e desenvolvimento da linha ferroviária no país, não é compatível com o discurso do Governo de priorização da ferrovia.

São bem visíveis em Portugal as consequências do desmantelamento do setor produtivo, do seu conhecimento e experiência. A EMEF é das poucas empresas sobreviventes a este processo e é exatamente por isso que deve ser mantida no setor público e alvo de investimentos estratégicos.

Na sequência de informações divulgadas na comunicação social, o Bloco de Esquerda questionou o governo relativamente à possibilidade de privatização desta tão importante empresa. A resposta obtida foi a de que ainda não existe nenhuma decisão definitiva sobre a privatização ou concessão a privados da EMEF. Esta resposta não esconde, no entanto, uma intenção velada sobre o processo de privatização da EMEF, processo esse que está a ser escondido dos trabalhadores da Empresa.

Assim, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda propõe que a Assembleia da República recomende ao Governo que:

1. Mantenha a propriedade e gestão da EMEF no setor público;
2. Retome o investimento na EMEF enquanto empresa pública chave num setor que deve ser considerado estratégico para Portugal, invertendo a lógica de redução de pessoal e de externalização de serviços;
3. Aproveite o conhecimento e capacidade da EMEF para se proceder à remotorização de automotoras em vez do aluguer de material descontinuado da

Renfe, bem como, à reparação de meio de vida dos Alfa Pendular, à renovação do material circulante e das unidades do Metro de Lisboa.

Assembleia da República, 29 de abril de 2014.

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,