



JUNTOS PELA MUDANÇA

Lista B

Eleições Corpos Gerentes do SMAQ – Triénio 2019/2022

OBJECTIVOS ESPECÍFICOS PARA A CP EPE

A CP, com o peso do seu século e meio de História, é o grande referencial no setor ferroviário português. Todavia, a antiga CP, empresa pública monopolista que geria verticalmente todo o sistema, já não existe. Está hoje reduzida às operações comerciais de exploração de comboios. No entanto, encontra-se descapitalizada, num estado lastimável de escassez de material circulante e, até, de mão de obra operacional especializada. Foi trazida premeditadamente até aqui ao longo de décadas de desinvestimento. Duvidamos que, nas suas atuais circunstâncias, e se nada for feito, seja capaz de aguentar o impacto que representará a total liberalização do mercado ferroviário na União Europeia já em 2020. A concorrência será poderosa e implacável. Este mercado na Europa é dominado por grandes potências financeiras, como a Arriva e a Transdev, a que se juntam empresas estatais como a espanhola RENFE, a italiana FS e outras. A Arriva, empresa que já anunciou a sua operação em território português, é, ela própria, propriedade da DB, os comboios federais da Alemanha.

Esta candidatura pugnará pela recuperação do operador público ferroviário CP, EPE, que deverá manter-se, devidamente reequipado e recapitalizado, como a grande referência de qualidade e segurança do setor. Exigiremos sempre às tutelas o investimento estratégico que tem faltado e defenderemos exaustivamente a sua propriedade pública.

A CP tendo em conta a sua dimensão, a sua importância no setor, o número de associados do SMAQ que lá exercem as suas funções, merece-nos especial atenção. Nela, manteremos lutas antigas, reivindicações de sempre que nunca foram totalmente satisfeitas, e novos objetivos que o dinamismo da realidade nos transporta.

Além dos objetivos contidos no nosso Programa de Ação com aplicação na CP temos também para o triénio os seguintes objetivos específicos:

- **Reformulação geral das escalas no sentido da sua humanização, nomeadamente:**
 - Redução geral do trabalho noturno;
 - Jornada máxima de 6 horas sempre que o período de trabalho (PNTD) se inicie fora de sede entre as 00h00 e as 06h00.
 - Na mudança de turnos matinais para turnos noturnos (dobras), o período de repouso na sede deverá ter no mínimo a duração de 16 horas.
 - Distribuição equilibrada nas escalas dos repousos fora de sede, em cada semana planeada, tendo como objetivo final a sua redução;
 - Aumento do valor das ajudas de custo para os repousos fora de sede de modo a compensarem as despesas efetivamente suportadas pelos maquinistas e os prejuízos na sua vida familiar e social.
 - Tempos de refeição dignos e prioritariamente alinhados com o ritmo biológico.
- Distribuição equitativa da carga de trabalho extraordinário e uniformização, em todos os depósitos, dos critérios de compensação do trabalho em dia de descanso conforme o acordado entre a Empresa e o SMAQ.
- Contratação de novos maquinistas de modo a promover a renovação dos quadros, permitir o acesso a reformas antecipadas aos maquinistas que têm essa possibilidade legal e permitir satisfazer os pedidos existentes para transferência de centro de trabalho.
- Garantir em sede de Acordo de Empresa que todos os custos de renovação da nova carta de condução sejam sempre suportados pelas empresas.
- Introduzir, desde já, na fórmula de cálculo do prémio de condução a semana das 35 horas ainda que as escalas por agora continuem com a média de 40 horas semanais.
- Simplificação da grelha salarial reduzindo o número de escalões indiciários.

- Negociar uma solução de forma a não se perderem os variáveis por razões não imputáveis aos maquinistas.
- Valorização da função de inspetor de modo a que se libertem do atual excesso de tarefas meramente administrativas e dediquem a maior parte do seu tempo ao acompanhamento de comboios, enquadrando os maquinistas na linha e exercendo a primordial função fiscalizadora do cumprimento das normas de segurança tanto por parte dos agentes da empresa como por parte de agentes do gestor da infraestrutura e outros, produzindo os consequentes relatórios.
- Melhoria urgente das condições de trabalho nos parques de material, nomeadamente na sua segurança, equipando-os com lajetas, iluminação e plataformas para subir às unidades motoras.

AGENTE ÚNICO (AU)

Sobre o Agente Único (AU), adoptamos basicamente a doutrina acordada, no dia 22 de julho de 2018 (e na sequência das várias greves levadas a cabo nessa altura) entre a Tutela e os sindicatos SFRCI (Revisores), SFTSF (Federação), SINFA, ASCEF, SINAF E SINFB. **Esse acordo prevê a reversão do ponto 8.10 do RGS 1 para a redação anterior, isto é, mantendo a exigência de dois agentes com funções de segurança no comboio como regra e o AU como exceção.** O citado acordo introduz também a obrigatoriedade da realização de análises de risco para a eventualidade de novos pedidos de AU. Neste aspeto nós adotamos uma posição ainda mais restritiva: além de considerarmos que as análises de risco devem ser exaustivas - caso a caso, linha a linha, serviço a serviço, comboio a comboio, estação a estação - e não meras análises genéricas, **exigimos a participação das organizações representantes dos trabalhadores na realização dessas análises** como é aliás **norma europeia**. Além disso exigimos também a realização de análises de risco às actuais situações de AU, nomeadamente aos comboios realizados nesse regime pela Fertagus e pela Takargo.

Esta é uma posição realista e praticável no atual contexto regulamentar. Não devemos esquecer que o AU pratica-se no sistema ferroviário português desde 1999 aquando da entrada em operação da Fertagus. Dizer que se é contra, sem dizer como se dificulta a implementação do AU, é demagógico, infantil e irresponsável.

JUNTOS PELA MUDANÇA



Lista B 