



JUNTOS PELA MUDANÇA

Lista B

Eleições Corpos Gerentes do SMAQ – Triénio 2019/2022

MEDWAY

OBJECTIVOS ESPECÍFICOS PARA A MEDWAY

A Medway, como resultante da privatização da CP Carga, conserva ainda muitas particularidades semelhantes com a realidade CP. No entanto, denota já diferenças que estão a ser paulatinamente introduzidas pela nova gestão. É uma realidade nova, com novos problemas, que deve ser abordada de maneira diferente. O quadro mental que era aplicado pelo SMAQ na sua ação sindical, muito formatado pelo mundo CP, será cada vez menos eficaz. Na Medway, e noutras empresas, o nosso sindicato terá que se ajustar, adaptar, ousar inovar, descobrir novas formas de intervenção. O caminho poderá e deverá ser diverso. O objetivo final permanecerá o mesmo: a defesa intransigente da carreira de condução-ferrovia.

 MEDWAY	 JOÃO FLORES Candidato a Presidente da Direcção	 RUI FÉLIX Candidato a Tesoureiro da Direcção	 BRUNO SOARES Candidato a Suplente da Direcção
 LUÍS MARTINS Comissão Local Pampilhosa	 CARLOS GONÇALVES Comissão Local Pampilhosa	 JORGE LOURENÇO Comissão Local Entroncamento	 JOSÉ FORTES DIAS Comissão Local Praias Sado

Além dos objetivos contidos no nosso Programa de Ação com aplicação na Medway, 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 repouso fora de sede de modo a compensarem as despesas efetivamente suportadas pelos maquinistas e os prejuízos na sua vida familiar e social.

- Promoção a maquinistas de todos os trabalhadores com carta de maquinista que estejam a desempenhar as funções de Operador de Apoio.
- Completar o processo de transferência para a CP de todos os maquinistas dela oriundos que expressem formalmente essa intenção.
- 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.
- Negociar uma solução de forma a não se perderem os variáveis por razões não imputáveis aos maquinistas.
- Pagamento de Abono de Transporte nos mesmos moldes que foram negociados na CP - EPE.
- Fim da utilização de repouso fora de sede, em locais onde não há efetivamente término de serviços, e próximos da sede, como estratégia para fazer reduzir o Descanso Diário dos trabalhadores na sede prejudicam-lhes o seu repouso efetivo, a sua vida social e familiar.
- Negociar compensações compatíveis, dentro do universo MSC, para a perda dos FIPs.
- Cumprimento efetivo do decreto lei 69/2015 - Privatização da CP carga - colocando em Oferta Pública de Venda os 5% do capital da empresa destinado aos trabalhadores.
- Finalização da negociação, no mais breve prazo possível, de novo AE.

AGENTE ÚNICO (AU)

Sobre o Agente Único (AU), adotamos 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 atuais 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



MEOWWAY

Lista B