



SMAQ – SINDICATO DOS MAQUINISTAS

COMUNICADO 03/21

**10 DE MAIO DE 2021
NACIONAL**



ASSINADO O PRIMEIRO ACORDO DE EMPRESA MEDWAY/SMAQ

Após um longo processo de negociação, que teve origem ainda 2016 no mandato da Direção anterior, foi assinado hoje o Acordo de Empresa entre a Medway e o SMAQ.

No dia 7 de maio de 2019, ainda antes da tomada de posse da atual Direção, numa reunião ocorrida na sede da Medway, em que participaram o presidente cessante do SMAQ, o presidente da Medway e o presidente eleito do SMAQ, João Flores, foi entregue a este último o documento que representava o estado da negociação na altura.

Após análise apurada do documento pela Direção, concluiu-se que o mesmo não merecia a nossa concordância. Continha algumas cláusulas que consideramos gravosas e que constituíam um retrocesso claro em relação às condições de trabalho instituídas.

Por essa razão, foi necessário reverter a negociação à estaca zero. Para isso, elaboramos e apresentamos uma contraproposta em que salvaguardamos os interesses da carreira de tração nesta empresa. Só esta batalha com a Medway, de modo a que esta aceitasse a renegociação total do documento, consumiu alguns meses de intenso e duro debate.

A negociação prosseguiu e, apesar da infelicidade que nos atingiu com o falecimento súbito de João Flores, e as vicissitudes impostas pela Covid-19, foi progredindo no sentido que traçamos.

Pelo meio existiram algumas manipulações de vontades e tentativas de desestabilizar o processo cujo objetivo era pressionar o SMAQ e precipitá-lo a assinar um acordo a qualquer preço sem salvaguardar os interesses da Tração.

A Direção, o conselho de dirigentes e delegados sindicais e os associados no terreno, permaneceram coesos em volta dos objetivos traçados e não se deixaram iludir por cantos de sereia cujos interesses escondidos não servem a carreira.

Aqueles que se deixaram iludir por estas manobras devem fazer uma introspeção e perceber que a coesão e a união em torno dos nossos objetivos estratégicos são o único caminho que nos garante ganhos.

Na fase final do processo, perante a tentativa da mesa negocial da Medway em reverter algumas matérias já consolidadas na negociação, foi necessário tomar uma posição de força. A situação só foi desbloqueada com a participação da Administração da Empresa nas últimas reuniões.

Ultimado o acordo, consideramos que **temos um documento regulador que obtém ganhos significativos nas condições de trabalho**, nomeadamente:

- **Foi iniciado o processo de extinção dos períodos de trabalho com mais de 9 horas**; estes terminarão quando a circulação em agente único atingir 50% dos comboios-quilómetro ou no prazo máximo de 3 anos.
- Garantido o pagamento da proporcionalidade do cômputo das 12 semanas: caso o número de períodos de trabalho atribuídos pela empresa no período de referência de 12 semanas não atingir as 480 horas, a aferição do trabalho extraordinário será feita pelo número de horas correspondente aos períodos atribuídos;
- Estabelecido o princípio da **limitação do trabalho noturno: todo o período normal de trabalho que contenha pelo menos 3 horas entre as 0:00 e as 5:00 fica limitado ao máximo de 8 horas**;
- **O intervalo de descanso**, sem interrupção da contagem do tempo de trabalho (**IDP**), mantém-se em 45 minutos e **passa para 50 minutos nos períodos de trabalho que contenham condução em agente único**;
- **O repouso na sede mantém-se com 14 horas no mínimo**. O documento que recebemos inicialmente previa a possibilidade de 4 repousos na sede de apenas 12 horas no cômputo das 12 semanas.
- **O repouso fora de sede passa para um mínimo de 11 horas e um máximo de 22 horas**.
- Os tempos de entrada/saída/preparação/isolamento/resguardo/preparo de unidades motoras e comboios devem estar previstos em escala e são tempo efetivo de trabalho. Todos estes tempos devem ser objeto de regulação em documento interno com a participação do SMAQ. Esta garantia não estava inscrita no documento que herdamos.
- A situação de reserva não pode implicar repouso fora de sede nem trabalho extraordinário superior a 2 horas nesse dia, 10 horas nessa semana ou 200 horas nesse ano.
- **A entrada ao serviço após o descanso semanal não pode ser antes das 6:00**. O documento que herdamos previa a entrada às 0:00 horas logo a seguir à folga 4 vezes no cômputo das 12 semanas.
- **Em supra após licença só são permitidas entradas após as 5:00**.
- Férias: 12 períodos rotativos em que 8 coincidem com as férias escolares.
- Faltas justificadas: incluídas as faltas por falecimento de familiar, para as quais não podem ser contabilizados os dias de folga ou licença (nota técnica n.º 7 da ACT); incluídas igualmente as faltas por dádiva de sangue e função de bombeiro voluntário.
- Trabalho em dia de descanso/feriado: **valorizado o pagamento do dia de descanso/feriado não compensado que passa a ser pago a 200% com um mínimo de 8 horas**; o trabalho em dia de descanso compensado passa a ser pago a 125%, com um mínimo de 8 horas, e a 150% acima das 8 horas.
- A definição de funções no regulamento de carreiras não foi alterada não tendo sido introduzida, ao contrário da intenção da Medway, a condução de veículos automóveis no leque funcional das categorias da Carreira de Tração.

- **Nova tabela indiciária autónoma para a carreira de Tração**, que absorve definitivamente o subsídio de agente único que restava (1,25%) e representa um aumento superior a 2,5% na retribuição base.

- **Nova fórmula do prémio de condução que valoriza em igualdade de circunstâncias os quilómetros percorridos e os minutos despendidos**. A anterior valorizava mais os quilómetros que os minutos o que era contraproducente numa empresa de mercadorias onde os minutos de condução são, por norma, superiores aos quilómetros percorridos.

Regime de Agente Único

Foi acordada e regulada a prestação de trabalho em regime de agente único. Este regime de trabalho foi exaustivamente negociado e **regulado em sede de AE, aumentando significativamente as condições de segurança em que será prestado muito para além do que está estabelecido no RGS I.**

A saber:

1. A condução de comboio de mercadorias em regime de Agente Único ocorre quando se verificar a dispensa efetiva do Agente de Acompanhamento da cabina de condução, nos termos da regulamentação aplicável.

2. Está **condicionado à conclusão de avaliação de riscos aprovada por organismo independente de avaliação acreditado ou reconhecido**, nos termos da legislação aplicável, que **deve ter em conta o regime de exploração do troço de via em causa, o tipo de serviço a realizar, nomeadamente quanto ao itinerário a percorrer, às comunicações, à locomotiva, à composição e à carga.**

3. A Empresa deve comunicar previamente à Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária o início da exploração em regime de agente único, bem como a subsequente inclusão de novos troços de via, apresentando a documentação prevista no número anterior, dando conhecimento ao SMAQ.

4. A circulação em Agente Único está ainda sujeita às seguintes condições:

a) **O Trabalhador da Tração deve dispor de meio de comunicação baseado na rede GSM (telemóvel da empresa) em alternativa às comunicações Solo-Comboio;**

b) **No comboio não podem ser admitidos vagões carregados com matéria perigosa da Classe 2, com o código ONU 1005 e número de perigo 268 (Amoníaco Anidro), bem como matérias perigosas da Classe 1, da Classe 6.2 e da Classe 7, salvo quando transportadas ao abrigo das exceções previstas no Regulamento Relativo ao Transporte Ferroviário Internacional de Mercadorias Perigosas;**

c) Na infraestrutura deve estar em funcionamento um dos seguintes regimes de exploração:

- i. Regime de Cantonamento Automático Puro;
- ii. Regime de Cantonamento Interpostos;
- iii. Regime de Cantonamento Automático com Sinais Avançados.

5. O tempo de condução de comboio em regime de Agente Único é contado entre a hora da efetiva partida e a hora da efetiva chegada.

6. **Em cada período normal de trabalho diário que contenha condução de comboio em regime de Agente Único o trabalhador tem um intervalo de descanso com a duração mínima de 50 minutos.**

7. O intervalo mencionado no ponto anterior não interrompe a contagem do tempo do período normal de trabalho diário, não pode prever a prestação de quaisquer tarefas e **deve ocorrer em estação ou terminal onde existam instalações sanitárias e condições para se tomar uma refeição, devendo o trabalhador estar previamente informado do local e da hora em que ocorre.**

8. **Quando em regime de Agente Único o trabalhador não pode conduzir continuamente mais de cinco horas e trinta minutos.**

9. Quando o trabalhador conduzir continuamente em regime de **Agente Único mais do que cinco horas, o período normal de trabalho diário não pode exceder oito horas e trinta minutos.**

10. **Quando metade do tempo de condução em agente único é realizada em período noturno (das 20:00 às 7:00) a totalidade do tempo de condução em regime de agente único não pode exceder as seis horas e trinta minutos.**

11. Quando a condução em Agente Único atinja os limites estabelecidos nos números 8, 9 e 10, o trabalhador dispõe de uma pausa de 15 minutos, na primeira estação concedida pelo gestor da infraestrutura, considerada como tempo efetivo de condução em Agente Único, prosseguindo na condução do comboio em regime de Agente Único até que seja viável a sua substituição, não ultrapassando o primeiro Centro de Tripulações no percurso desse comboio.

12. **Caso seja necessária qualquer intervenção técnica no comboio em marcha, o trabalhador apenas realiza as que não invadam os contornos de referência do material circulante (gabarit).**

13. No caso da condução em dupla tração no regime de Agente Único, são aplicadas a ambos os trabalhadores todas as disposições desta cláusula com a exceção do disposto no número anterior.

14. A Empresa deve providenciar o pessoal habilitado para que, nos termos da regulamentação em vigor, colabore com o trabalhador da Tração na preparação do comboio, incluindo a realização do ensaio de freio.

15. **Sempre que a Autoridade Nacional de Proteção Civil declarar o estado de alerta laranja ou vermelho, com implicações na infraestrutura ferroviária, para parte do território nacional, o regime de Agente Único é imediatamente suspenso nessa parte do território nacional até o estado de alerta laranja ou vermelho ser levantado.**

16. **A Empresa e o SMAQ constituem uma comissão de acompanhamento, composta por três elementos representantes de cada parte, que avaliam e acompanham a implementação do regime de Agente Único, devendo reunir a cada seis meses.**

A retribuição do agente único (AU), além do aumento na tabela salarial, será efetuada através da nova fórmula do prémio de condução a que se somará **o pagamento de 0,15€ por quilómetro efetivamente percorrido em Agente Único**. O documento que herdamos, e o AE Geral da Medway, preveem o valor de 0,10 €. **Conseguimos aqui um aumento de 50%.**

O aumento da retribuição do agente único será faseado, acompanhará a introdução por etapas deste regime e, quando a empresa efetuar 50% dos comboios-quilómetro em AU, ou, caso esta não atinja estes valores, ao fim de um ano após a efetuação do primeiro comboio em AU atingirá o seu expoente máximo. **Nessa altura, o ganho na massa salarial média dos maquinistas atingirá cerca de 20% em relação a hoje.**

O Caminho de Ferro está em transformação, o agente único é uma rotura profunda no regime de trabalho a que estávamos habituados. O agente único existe em Portugal há mais de 20 anos na Fertagus e na Takargo. Os regulamentos permitem-no. Tem existência legal. Os maquinistas da Takargo e da Fertagus laboram neste regime apenas com as regras do RGS I e não obtêm qualquer retribuição especial por isso.

A preocupação do SMAQ foi salvaguardar a segurança dos maquinistas da Medway e obter uma justa repartição dos ganhos de produtividade alcançados antes que o regime nos fosse imposto por determinação da tutela. Foi isso que foi conseguido.

Os trabalhadores da categoria de agentes de apoio/produção, que executam atualmente as funções de acompanhamento de comboios, terão, com este acordo, uma grande oportunidade de progressão profissional: serão formados para acederem à categoria de Maquinista. O SMAQ recebê-los-á de braços abertos no seu seio. Serão bem-vindos.

Este acordo tem uma importância estratégica que transcende a própria Medway. É o primeiro AE que é assinado entre o SMAQ e uma empresa privada da ferrovia pesada. Numa época em que se prevê a entrada de novos operadores privados, particularmente nos passageiros, mas também de mercadorias, é uma mensagem importante da força sindical do SMAQ.

Fertagus, MTS e Takargo

É nossa intenção conseguir, através da tutela, que as regras introduzidas para o Agente Único no AE da Medway sejam as regras a ser aplicadas a todos os operadores de mercadorias, nomeadamente a Takargo.

Ultimado o processo do AE da Medway, o SMAQ avançará em breve com os processos para chamar as empresas ainda não cobertas por Acordo de Empresa à mesa de negociação.

Negociação do Regulamento de Carreiras da CP

O documento que a empresa considera final, o último que apresentou, após várias reuniões de negociação, mantém questões com as quais não concordamos. A questão da avaliação de desempenho, por exemplo, é matéria que nos separa irremediavelmente.

Não existe igualmente até este momento qualquer proposta financeira para aumento da tabela salarial. A empresa argumenta que está à espera de autorização da tutela, do ministério das finanças.

O SMAQ considera que não se pode negociar um Regulamento de Carreiras, do qual fazem parte as tabelas salariais, sem conhecer as propostas concretas em matéria remuneratória. É um método de negociar que não aceitamos. Há quem o faça. Mas esses estão mais preocupados em equiparar-se àquilo que o SMAQ negocia do que outra coisa. Estamos habituados a que assim seja.

O regulamento de Carreiras em vigor foi publicado no BTE em 2020 em conjunto com o novo AE. Estamos confortáveis com ele. Alterações só com contrapartidas financeiras e uma

valorização efetiva da carreira premiando justamente as novas e mais rigorosas exigências legais para o exercício da profissão de maquinista.

A profissão de maquinista é hoje a profissão operacional do Caminho de Ferro mais exigente ao nível da formação e certificação profissional. Isso tem obrigatoriamente de ser refletido na tabela salarial.

Viaporto/Metro do Porto

A negociação do AE continua. Continuamos a reivindicar melhores regras de prestação de trabalho com o objetivo da valorização dos profissionais Maquinistas do SMLAMP. Estamos neste momento à espera de uma contraproposta da empresa.

A Direção completa hoje 2 anos de mandato. Passaram-se dois anos de intenso trabalho e luta. Neste curto espaço de tempo concluímos a negociação de dois AEs – CP e Medway - e três acordos para a retribuição de variáveis: Fertagus, Takargo e MTS. Temos em curso a negociação do Regulamento de Carreiras da CP e do AE da Viaporto. Como afirmamos antes, outros processos de negociação de instrumentos de regulação do trabalho nas empresas que ainda não o têm serão lançados em breve.

Temos consciência que existem muitos outros problemas relacionados com as condições de prestação de trabalho – escalas, material motor, instalações sociais – em vários centros de trabalho e empresas que carecem de resolução. **Temos igualmente consciência que os avanços só se conseguem com perseverança e coesão dos maquinistas em volta da sua organização sindical, o SMAQ.**

Cordiais saudações sindicais,

A Direção do SMAQ