



## SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Alocação do Presidente da Direção do SMAQ no ponto 3 da ordem de trabalhos da AR de 22 de junho de 2021

Caros amigos e companheiros, bem-vindos à Assembleia Geral do SMAQ.

Começo por lembrar o nosso companheiro João Flores, dando nota, tal como informámos em comunicado anterior, que a direção esteve presente a convite da sua família numa cerimónia privada, no cemitério de Vale Prazeres, na data em que se completou um ano do seu falecimento, onde deixámos uma pequena placa de homenagem.

Neste último ano, em que o Covid continuou no centro das atenções, implicando ainda mais dificuldade e responsabilidade para todos nós, a Direção do SMAQ, apesar de algum infortúnio interno, nunca deixou de desenvolver o trabalho diário canalizando a sua atividade de defesa dos seus associados. Elencar tudo seria exaustivo.

Continuamos, por outro lado, as negociações nas várias frentes onde estamos empenhados. Reuniões operacionais com os operadores ferroviários, com a tutela, com o gabinete de segurança da IP e com o IMT. Neste último caso, não só sobre questões concretas de segurança ferroviária, transversais a todas as empresas, mas também de forma proativa, sugerindo alterações em documentos regulamentares, nomeadamente na ICS 102, no novo RGS 3, no ponto 8.8.1 do atual RGS 1, nas portarias de formação, nas quais tivemos uma intervenção nuclear.

Sugerimos, igualmente, ao IMT, a alteração dos dados inscritos na Carta de Condução. Nomeadamente a retirada do código postal do titular bem como o número de funcionário da empresa, situação que pode implicar custos futuros, em caso de mudança de morada ou mudança de empresa, aos trabalhadores cujas organizações não garantam os custos inerentes à revalidação. Alertámos igualmente para a desproporcionalidade de custos para a emissão da carta (100 euros) comparativamente à carta rodoviária (30 euros). Lembramos que os custos da carta, sendo propriedade do maquinista, podem incorrer sobre ele nos casos de não previsão em AE que a empresa os suporta, ou este estar fora do mercado de trabalho.

Acompanhamos também o processo de implementação do regime de certificação imposto pela lei. Acompanhamos os procedimentos dessa implementação em tempo real. Exercemos pressões junto das empresas por forma a que não houvesse interpretações abusivas. Obrigámos a que se procedesse a alterações nos manuais de gestão de segurança internos, nomeadamente na Medway e CP, EPE, contrariando as suas posições inversas à lei.

Quando necessário, não hesitámos em denunciar ao IMT/GPIAFF situações ou eventos que considerámos potencialmente perigosos.

Constituímo-nos como assistentes no processo de inquérito do Ministério Público ao acidente de Soure, aguardamos notificação.



## SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sobre o acidente do Porriño, continuamos a seguir o desenvolvimento judicial através do SEMAF (sindicato espanhol), com o qual estabelecemos protocolo jurídico em Vigo.

Nos contactos com a tutela, alertámos para as condições de segurança nalguns troços da linha do Douro, consolidação de encostas e trincheiras nomeadamente entre o Marco e o Pocinho, a situação degradada na linha do Vouga e a impraticabilidade da existência de um troço de 30 km com uma limitação de 10 km/h.

Em conjugação com o sindicato de maquinistas espanhol, propusemos o restabelecimento dos comboios internacionais.

Por último, mas não menos importante, fizemos pressão para que o contrato de serviço público na CP fosse uma realidade, mecanismo sem o qual a empresa não sobrevive no atual modelo, evitando, no curto prazo, o seu desmantelamento. Situação que nunca podemos descartar face aos interesses económicos instalados, especialmente interesses multinacionais.

Na comunicação com os sócios, fomos sempre assertivos, fizemos várias recomendações claras e objetivas, não nos refugiámos em discursos redondos, demos sempre orientações claras e concisas. Disso é exemplo as recomendações sobre a velocidade máxima na manobra com a 1400, as recomendações sobre as colhidas, as recomendações sobre as anomalias do sistema o Convel, a obrigação do cumprimento estrito no que diz respeito à condução em itinerários ou material motor para os quais os maquinistas não tenham as certificações atualizadas, as recomendações para o cumprimento do AE, as recomendações para não se deixarem iludir com o canto da sereia de gestores locais mais imaginativos.

No campo social, alargámos a existência de protocolos com várias empresas, com uma larga abrangência e com benefícios para os sócios.

Por outro lado, entrevistamos junto da Agência Nacional para a Qualificação, no sentido de integrar a profissão de maquinista ferroviário no Catálogo Nacional de qualificações, situação que decorre neste momento.

Encerrámos, como sabem, a negociação na Medway, não sem antecipadamente termos feito dois plenários com dirigentes, delegados sindicais e comissões locais e sem antes nos deslocarmos a todos os centros de trabalho, sem exceção, onde apresentámos o documento final. Foi assim estabelecido um acordo de empresa com um largo consenso dos sócios. Todavia, temos consciência que é impossível atingir o unanimismo. Contudo, caros associados, reportando-nos ao nosso programa eleitoral, não enganámos ninguém, refiro-me concretamente ao Agente Único, onde seguimos estritamente o que adiantamos no programa que apresentamos aos sócios, negociando-o de modo a só ser implementado com todas as garantias de segurança e com ganhos financeiros para os maquinistas que reflitam justamente os ganhos de produtividade alcançados.



## SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Caros colegas, como sabemos, vivemos tempos atípicos. A situação de Pandemia obrigou a medidas extraordinárias, com impacto nas relações laborais em todas as empresas. Todos tivemos de nos adaptar. É um desafio permanente aos moldes convencionais a que estávamos habituados. A intervenção sindical também se faz com greve, sempre em último recurso como se perspetiva brevemente, mas grande parte da intervenção é nos bastidores, com diálogo, pressão, concertação. Não enjotaremos o recurso à luta, como é nossa tradição, pois a grande força do SMAQ é a união entre os seus associados, o elevado índice de sindicalização e a sua independência económica. É isso que impõe respeito aos nossos antagonistas. Por isso já encerrámos duas negociações de AE's e encerrámos os processos dos variáveis com as três empresas que faltavam: Fertagus, Takargo e MTS. Alerto que outros sindicatos, noutras empresas de transportes, rodoviários e fluviais, têm processos deste teor a decorrer há largo tempo e sem resultados práticos.

E como o futuro é já amanhã:

Continuamos a reclamar junto das empresas uma cultura justa, cultura não punitiva. Para que sejam revistos os procedimentos e que os sistemas sejam avaliados, que a culpa que incide sobre os indivíduos seja ponderada, que sejam devidamente separados os atos deliberados e conscientes, dos erros não intencionais. Que os erros de rotina, a inexperiência do trabalhador, o seu histórico, sejam igualmente ponderados. Continuaremos a alertar as empresas da necessidade de incluir modelos de melhoria contínua a fim de identificar riscos no sentido da diminuição desses erros. Exigimos por isso que a punição ou responsabilização deve ser proporcional à falha.

Continuamos o processo de negociação do Regulamento da Carreiras na CP, processo que decorre aos solavancos. Traçámos algumas linhas vermelhas das quais não abdicamos.

Decorre igualmente processo negocial do AE na via Porto. Fizemos recentemente um plenário com os trabalhadores e ficámos conscientes que, a não haver cedências, a greve será uma inevitabilidade.

Temos igualmente um plenário já marcado com os associados da Takargo, e brevemente com os da MTS e Fertagus. Nestas últimas duas empresas, entregámos projetos de AEs às comissões sindicais para análise e adaptação, para posteriormente tentarmos iniciar processo negocial. Tarefa que não será fácil, mas é um caminho que temos que percorrer.

Caros colegas,

Uma das grandes aspirações da nossa Carreira tem sido alcançar o reconhecimento legal como profissão desgastante, que lhe permita um acesso mais favorável à reforma. Esta aspiração não é exclusivamente nossa, a lista de profissões é longa, o que nos traz dificuldades acrescidas. É necessário por isso fundamentar com trabalhos científicos essa justa reivindicação.



## SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Temos o estudo da faculdade de Psicologia da Universidade do Porto já terminado e já nos foi entregue o relatório preliminar do grupo de trabalho da Prof. Raquel Varela, com os dados em bruto. Segue-se a análise e a conclusão. Temos já reuniões marcadas com o grupo de trabalho para discussão e alinhamento de ideias. O trabalho estará finalizado, pensamos, no Outono. Quer um, quer outro relatório, já nos foram úteis para fundamentarmos as nossas posições em reuniões internas com algumas empresas.

Enviámos ainda esta semana aos sócios, um inquérito desenvolvido pela universidade Lusíada com colaboração de elementos da DGS, Faculdade de Medicina de Lisboa e Faculdade de Motricidade Humana da UL, projeto financiado pela fundação para a ciência e tecnologia. A área de estudo tem como base o ambiente de trabalho saudável e formas de intervenção adequadas às necessidades das organizações e trabalhadores. Decidimos aproveitar o convite porque se adequa aos objetivos atrás elencados. Apelamos por isso à mais ampla participação de todos vós.

Após compilação de todos estes estudos, ainda neste mandato, ou a direção que suceder, pois estão lançadas as bases, passaremos à fase seguinte, mais política, com a devida divulgação, petição à AR reivindicando formas de acesso mais favorável à reforma. Não será caminho fácil, mas não há alternativa.

Sobre o momento atual da ferrovia, o SMAQ segue com particular atenção o processo de liberalização do transporte ferroviário em curso. Fruto dos diversos pacotes ferroviários, a liberalização já é efetiva em ambos os ramos, mercadorias e passageiros. Há, neste momento, um processo de autorização a decorrer na AMT apresentado pela B-Rail, empresa da Barraqueiro/Arriva/DB, para explorar o serviço de longo curso em concorrência direta com a CP. São 22 os canais/horário requeridos nos eixos Braga/Faro e Lisboa/Porto.

É uma realidade para a qual devemos estar preparados. Devemos continuar a pugnar junto do IMT para que as normas de segurança se mantenham e reforcem. Devemos, inevitavelmente, continuar alinhados com o ALE, nosso interlocutor junto da Comissão Europeia e da Agência para a Segurança Ferroviária (ERA) nessas questões. Devemos detetar, denunciar e combater todas as tentativas de *dumping laboral* que a liberalização do setor poderá transportar. Cada vez mais as grandes empresas se estruturam e agem com carácter global, numa lógica de globalização hegemónica e de precarização de trabalho. É importante que os sindicatos de maquinistas se alinhem e compreendam a importância das ações transnacionais. Será este o nosso trabalho junto do ALE.

Devemos igualmente incentivar a sindicalização em todas as novas empresas e reforçar a participação nas já existentes. O problema da hesitação do trabalhador em sindicalizar-se é uma dificuldade acrescida quando os sindicatos necessitam de mobilizar os trabalhadores para a luta. A sindicalização em massa será o primeiro instrumento de intervenção a colocar em prática nessas empresas. Terá de ser trabalho nosso. Demonstrar a esses trabalhadores a importância de se sindicalizarem, o que terá de passar por melhorar a comunicação, pois esta é imprescindível na



## SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

estrutura, como forma de intervenção, informação, dinamização e divulgação nas suas variadas formas.

O SMAQ já tem algum lastro neste campo, atendendo à nossa particularidade. Já integramos trabalhadores públicos e privados. Devemos, contudo, reforçar a unidade, pois esta é a força que nos permite manter de pé, mesmo em alturas de crise.

Para reforçar a unidade devemos combater o egoísmo, o umbiguismo, o individualismo que existe nalguns depósitos, em pequenas franjas. Pugnar pelo equilíbrio, pela justiça e equidade entre os sócios vai a ser a nossa luta.

Uma pequena nota: existe o direito ao descanso, não existe o direito ao trabalho extraordinário. O PB é uma penosidade, por isso é pago de forma diferente.

É irracional reivindicarmos que sejamos considerados como profissão de desgaste rápido, quando há trabalhadores que terminam o ano com 40, 50, 60 dias de folga trabalhados, algumas vezes por sua reivindicação. Isto tem de ser dito de forma clara: **é uma situação que prejudica toda a carreira.**

Termo fazendo um apelo a todos os Associados: apresentem ideias, discutam os problemas macro, os novos desafios que se avizinham.

Fazer oposição sindical com minudências, vitimizandose para suscitar simpatias, é mais do que pequeno-sindicalismo, é ter vistas curtas...

Obrigado pela atenção,

António Barata Domingues