

ECONOMIA

IP extingue equipas de manutenção ferroviária e subcontrata privados

Comissão de trabalhadores diz que empresa perde *know-how* e baixa o limiar da segurança ferroviária. Empresa fala em “novos modelos de organização e gestão” e continua a pagar salário aos 33 trabalhadores

Ferrovias Cipriano

A Infra-Estruturas de Portugal (IP) vai retirar 33 trabalhadores afectos à manutenção de via e substituí-los por contratos de prestação de serviços a realizar com empresas privadas. A medida implica a extinção dos designados “centros de manutenção ferroviária” de Alfaiões, Régua, Nine e Esmoriz. A comissão de trabalhadores da empresa, em comunicado, diz que “esta decisão contraria tudo o que deveria ser a verdadeira estratégia para a manutenção” e que “todo o saber fazer, adquirido ao longo de sucessivas gerações passa a ser detido por interesses privados”.

Os funcionários da IP que, segundo a empresa, serão integrados noutros serviços, têm a categoria de operários, encarregados e especialistas de via. São eles que, no terreno, vigiam os troços de linha férrea para identificar problemas, procedem a algumas obras de manutenção e fiscalizam as empreitadas. Para Fernando Semblano, da comissão de trabalhadores da IP, esta decisão retira a *know-how* e competência técnica à empresa. “Deveriam contratar mais trabalhadores para aprenderem com os antigos e assegurarem um bom serviço de manutenção. O *outsourcing* [subcontratação] vai enfraquecer a qualidade desse trabalho”, diz.

Em jeito de desabafo, o representante dos trabalhadores diz que “qualquer dia fazem um concurso público para mudar um parafuso” e acusa a administração da empresa de gastar mais dinheiro a comprar serviços a privados do que se usasse os seus próprios recursos. Fernando Semblano diz que a solução era a empresa reforçar o seu pessoal no terreno e não extingui-lo. “Mas, infelizmente, é mais fácil as Finanças autorizarem contratos de *outsourcing* do que autorizarem a contratação de trabalhadores.”

O dirigente diz que na antiga Estradas de Portugal (hoje IP), “também fizeram *outsourcing* por causa das PPP e hoje a capacidade técnica da IP na rodovia é quase nula. Na ferro-



Funcionários vigiam linha férrea, fazem obras de manutenção e fiscalizam empreitadas

Maquinistas estão há sete meses à espera da carta de condução

Em Outubro do ano passado, terminou o prazo para o IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres) cumprir uma lei de 2011 que o obriga a atribuir uma carta de condução aos maquinistas portugueses. Este atraso impede a criação de um verdadeiro mercado de trabalho nesta categoria profissional porque sem esse documento os maquinistas não podem ser contratados por outras empresas.

Um maquinista de um operador privado já apresentou uma queixa à Comissão Europeia contra o Estado português porque, apesar de Portugal ter transposto a directiva comunitária que obriga à certificação dos maquinistas, o organismo regulador (o IMT)

ainda não o fez. Este profissional, que preferiu manter o anonimato, contou ao PÚBLICO que tem a possibilidade de ir trabalhar para uma empresa ferroviária do Reino Unido, mas que está impedido de o fazer porque lhe falta a carta de condução que o habilita a conduzir comboios em qualquer país europeu. A liberalização do transporte ferroviário constitui uma oportunidade para muitos destes profissionais, que em Portugal serão cerca de mil (entre CP, Fertagus, Takargo e Medway).

Portugal transpôs atempadamente a Directiva 2007/59/CE para a legislação nacional, mas desde Outubro que está em falta na sua aplicação por não emitir as cartas de condução aos

maquinistas. Contactado pelo PÚBLICO, o IMT diz que a emissão dessas cartas está em fase de testes com a Imprensa Nacional-Casa da Moeda, tendo sido enviadas as primeiras 140 para impressão. “Contamos até ao final do mês de Junho ter o processo de personalização e entrega das cartas de maquinistas aos profissionais em exercício concluído, desde que os operadores o requeiram”, disse fonte oficial do instituto.

António Alves, que pertence à direcção do SMAQ (Sindicato dos Maquinistas), lamenta que desde Outubro até hoje o IMT ainda não tenha entregado o certificado a estes profissionais. “Técnicamente estou preso na CP. A situação actual limita-nos as opções de trabalho”, disse ao PÚBLICO.

via, ninguém vem de fora para aqui a saber como se faz o caminho-de-ferro. Aprende-se cá dentro”.

Particularmente sensível é o caso da extinção do centro de manutenção da Régua, cujo pessoal conhece em pormenor a Linha do Douro, que tem especificidades geotécnicas únicas devido à orografia do terreno — a via férrea ocupa um estreito corredor entre montanhas de rocha e o rio.

Para a IP, porém, os motivos são outros. “As acções de manutenção de via, que no passado eram asseguradas sobretudo com recurso a mão-de-obra intensiva, são hoje desenvolvidas, maioritariamente, por equipamentos e maquinaria pesada, que a IP não dispõe. Esta alteração, como outras no caminho-de-ferro, obrigou a que a empresa se reajustasse a novos modelos de organização e gestão”, diz fonte oficial da empresa.

A estratégia seguida passa por, cada vez mais, “as actividades de inspecção, diagnóstico e fiscalização, que anteriormente eram integralmente asseguradas por meios internos, serem complementarmente asseguradas por prestadores de serviço, através de contratos plurianuais”.

Fernando Semblano diz que isto é “gravíssimo” porque a empresa que ganha o concurso é que faz a sua própria fiscalização. “A mesma empresa fiscaliza em causa própria. Devia haver trabalhadores da IP, que percebem do assunto, a acompanhar em permanência os trabalhos dos privados, pois só assim se tem garantias em termos de qualidade e de segurança”, diz, alertando que isto “é beliscar a própria segurança ferroviária”. E pergunta: “Os prestadores de serviços é que vão diagnosticar, inspecionar e fiscalizar?”

A IP não respondeu às perguntas do PÚBLICO sobre a manutenção ferroviária, entre elas quanto espera gastar em contratos de manutenção com as empresas que vão prestar os serviços que até agora eram feitos com recursos próprios.

O mercado da manutenção ferroviária tem funcionado em regime de oligopólio, predominando a Fergrope do Norte, a Somafel no Centro e a Mota-Engel na Grande Lisboa.