



## SECÇÃO DE ACÇÃO SECTORIAL DA REFER

Comunicado N.º 02/2010

Realizou-se no dia 10/04 pp., em Torres Novas, o Encontro Nacional da Secção de Acção Sectorial da REFER do PS.

O Encontro que foi muito positivo, contou com a presença de Presidentes de Câmara, e de Dirigentes e Deputados do Grupo Parlamentar do PS, e do conjunto de intervenções sobre o desenvolvimento da ferrovia e do País, destacamos quatro grandes áreas: *Sustentabilidade económico-financeira; Recursos humanos; Protecção social; Rede convencional e Alta velocidade*, com as seguintes conclusões.

### **1. Sustentabilidade económico-financeira**

A REFER e os Operadores Ferroviários, vivem grandes dificuldades financeiras e de sustentabilidade, fruto dos elevados custos de investimento e de exploração, cuja solução para enfrentar estes problemas passa por várias áreas de intervenção, desde a melhoria da eficiência e contenção de custos, ao aumento da produtividade, da rentabilidade e da sustentabilidade, passando pela melhoria da Qualidade e Fiabilidade de Serviço, da Segurança, e do Controlo dos Investimentos.

Em 2009, devido à conjuntura económica, os valores do Ck (Comboio/Quilometro) realizados pelos Operadores diminuiu 3%, trazendo uma redução de receita para a REFER de 1,6 milhões no valor de CK e 1,4 milhões de euros na tarifa de utilização. Por isso é fundamental promover o aumento dos níveis de utilização do modulo ferroviário para alcançar a sustentabilidade do sistema.

É pois necessário continuar a desenvolver os ambiciosos investimentos, inseridos no Programa de Governo, de afirmar o transporte ferroviário como o transporte terrestre de excelência, mais rápido, mais cómodo e mais seguro.

### **2. Recursos Humanos**

A REFER não tem um modelo de direcção que identifique os Técnicos da Empresa com competências para chefiar e com provas dadas em vários domínios, seleccionando os dirigentes com capacidade de liderança, traduzida na capacidade de envolver, para motivar e responsabilizar os colaboradores, como forma de combater o clima de desmotivação existente em vastos sectores, verificando-se que o capital humano não é devidamente valorizado.

A especificidade do sector, recomendaria que houvesse uma estratégia para os RH, que se traduzisse num melhor aproveitamento do “know how” interno, contrariando uma certa prática de admissão de Responsáveis e Directores chegados do exterior que não trazem mais valor acrescentado, e que são nomeados para cargos, em que Quadros da REFER seriam certamente uma mais valia no seu desempenho.



## SECÇÃO DE ACÇÃO SECTORIAL DA REFER

Comunicado N.º 02/2010

E não são medidas avulsas, como a atribuição de prémios monetários, com critérios nada perceptíveis, que geram motivação, antes pelo contrário. A atribuição desses prémios nominais a Quadros da Empresa, como aquele que recentemente foi tornado público, é exemplo de um acto incompreensível e de má gestão, independentemente do mérito do colaborador, que não questionamos. O mesmo Estado que impõe restrições pesadas ao comum dos cidadãos, como na REFER, em que os trabalhadores são confrontados com a proposta de congelamento dos salários, não pode permitir que os seus representantes nas empresas, sejam tão benevolentes nos prémios monetários, com que episodicamente brindam alguns quadros.

### 3. Protecção social

Fora do âmbito das atribuições da empresa, mas de importância fundamental para todos os trabalhadores, o Encontro também se debruçou sobre a temática do regime de pensões da Segurança Social. Sobre ele, convém recordar que o governo anterior do PSD - CDS tentou a privatização parcial ou total da Segurança Social, que o Partido Socialista, na altura, combateu com uma forte oposição.

Em 2004, se nada fosse feito, as reservas acumuladas no fundo de estabilização financeira da Segurança Social, eram suficientes para apenas 10 anos, pelo que teriam que ser compensadas, através de um elevado aumento de impostos, ou mais contribuições das empresas ou trabalhadores.

O governo do PS enceta assim, a mais profunda das reformas do sistema de Segurança Social, através do Código do Trabalho e Código Contributivo, introduzindo um elemento novo: *o factor de sustentabilidade* que passa a relacionar o cálculo do valor da pensão com o número de anos de trabalho do beneficiário, dependendo ainda da escolha individual de cada um.

Convém referir que esta reforma foi elogiada pela OCDE, que considerou ainda que esta reforma garante uma taxa de substituição, para quem entra no mercado de trabalho, entre os 69,2% e 81,6% (melhor do que em países como a Alemanha, França, Suíça...)

Na REFER, continua a necessitar-se de um instrumento estratégico que promova a renovação de quadros, através da atribuição de um regime de excepção que não limite a 80 (de três em três anos) o número de saídas por mútuo acordo.

### 4. A Rede Ferroviária Convencional e a Alta Velocidade

O “Plano Nacional de Ordenamento do Território (PNOT)” e o documento “Estratégia Nacional para o Desenvolvimento Sustentável” são instrumentos com particular



## SECÇÃO DE ACÇÃO SECTORIAL DA REFER

Comunicado N.º 02/2010

interesse para a REFER, por referirem os vectores principais de desenvolvimento previstos, das grandes vias de comunicação onde se enquadra o caminho-de-ferro, como elemento fundamental para a competitividade do País.

Somente 78,6% das linhas e ramais (incluindo troços concessionados) que integram a rede ferroviária nacional estão em exploração comercial, sendo predominantemente em via larga (bitola ibérica), em via múltipla e em via única, e cerca de 52% da linha em exploração está electrificada.

As dinâmicas económicas e sociais traduziram-se num processo de litoralização do território, conjugadas com a melhoria das infra-estruturas rodoviárias e crescimento exponencial do parque automóvel, em detrimento de vastas áreas interiores que perderam a vitalidade e ficaram demograficamente vulneráveis, que resultou numa redução da procura do transporte ferroviário, a que se seguiu o encerramento de linhas, ramais ou troços menos rentáveis.

Há que reavaliar o quadro existente, reabrindo troços ferroviários onde esta solução se justifique em termos socioeconómicos, introduzindo novos conceitos de gestão dos serviços e da infra-estrutura, em parceria com os agentes locais, bem como proceder à rentabilização do imobilizado desocupado.

A União Europeia implementou medidas que visam promover o transporte ferroviário de mercadorias em condições de total interoperabilidade e liberalização de forma a possibilitar o acesso a diferentes redes ferroviárias, havendo já o Operador Takargo Rail a realizar comboios ibéricos e a CP CARGA a seguir o mesmo caminho, ligando o caminho-de-ferro às principais plataformas logísticas e portos marítimos de Leixões, Lisboa, Setúbal, Sines e Aveiro.

Os principais constrangimentos da rede convencional ocorrem, nos troços ainda não intervencionados da Linha do Norte, espinha dorsal do sistema, nomeadamente entre Santarém/Entroncamento, Alfarelos/Pampilhosa e Ovar/Gaia, onde são impostas restrições de velocidade, que penalizam fortemente a oferta de excelência do alfa-pendular e intercidades.

Não obstante os investimentos até agora realizados em infra-estruturas e no material circulante, o transporte ferroviário apenas se revela competitivo, essencialmente, à escala urbana e suburbana (Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto), onde consegue competir com o modo rodoviário e onde se realizam cerca de 50% do tráfego nacional, pelo que importa continuar a apostar na modernização da rede convencional.

Devido à crise económico-financeira que se tem vivido, a construção da rede de alta velocidade deve ser ajustada temporalmente à capacidade financeira do País. No entanto, importa avançar com a concretização da Rede Ferroviária de Alta Velocidade, ligando



## SECÇÃO DE ACÇÃO SECTORIAL DA REFER

Comunicado N.º 02/2010

Portugal à Europa, garantindo a sua articulação com a rede Convencional, saudando-se a recente decisão governamental de avançar com o troço Poceirão-Caia; É decisivo, para a competitividade do País, que Lisboa continue a fazer parte do núcleo duro das grandes cidades e regiões da Península Ibérica. Deve-se criar condições para que os investidores que queiram operar na Península Ibérica sintam que é mais vantajoso localizar a sua operação em Lisboa, relativamente a Madrid ou Barcelona.

Por outro lado, importa salientar a existência de lacunas ao nível da intermodalidade e no enlace no próprio transporte ferroviário, e deste com os demais modos de transporte, definindo uma estratégia objectivada na melhoria das condições e número de interfaces, bem como no que respeita à coordenação intramodal e intermodal ao nível dos horários e dos sistema tarifário e da bilhética, de forma a chamar mais passageiros para o caminho-de-ferro.

Apesar da grave crise internacional que temos vivido, com forte impacte na vida nacional, o momento não é para parar, nem para desistir. Bem pelo contrário!

É preciso que o País mobilize todas as suas energias para continuar a enfrentar, com responsabilidade, determinação e visão de futuro, esta que é a maior crise económica mundial dos últimos 80 anos;

É centrado nestes objectivos que o Programa do actual Governo Constitucional assume um rumo, uma estratégia, um conjunto de prioridades decisivas destinadas a superar a crise internacional, define as orientações políticas para prosseguir a modernização do País de modo a preparar o futuro e preconiza o reforço das políticas sociais e do Estado Social.

**Temos a convicção que estes investimentos são estruturantes, são de facto, investimento e não despesa.**

**Defendemos o progresso do caminho-de-ferro em Portugal e uma cultura empresarial de excelência para as empresas ferroviárias.**

Saudações Socialistas!

30/04/2010

O Secretariado