

Alerta aos Trabalhadores sobre as implicações da entrada em vigor do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros

O Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP), criado com a lei 52/2015 de 9 de Junho, está a ser implementado e introduz novos perigos para os trabalhadores do sector, para os quais é preciso estar devidamente alerta.

Não é por acaso que o PCP trava uma longa luta contra a entrada em vigor desta lei, proposta pelo Governo PSD/CDS mas que contou com o voto favorável do PS.

Novas Autoridades de Transportes

Uma das novidades deste RJSPTP é o facto de ter criado centenas de novas autoridades de transporte, num movimento realizado com o objectivo formal de dar mais poderes aos municípios, mas que na realidade pretendeu simplesmente pulverizar competências e desresponsabilizar o Estado Central das responsabilidades com o serviço público.

No caso da Scotturb, ela passou a estar subordinada a quatro Autoridades de Transportes: As Câmaras Municipais de Sintra, Cascais e Oeiras, para as carreiras municipais, e a Área Metropolitana de Lisboa para as carreiras intermunicipais.

Estas Autoridades de Transportes têm as atribuições definidos no artigo 4º do RJSPTP (Anexo 2).

Definição das Regras para a concessão do Serviço Público

O serviço público do transporte de passageiros pode ser realizado pelas próprias Autoridades de Transporte ou por estas concessionado a operadores privados. Uma das muitas imposições da União Europeia é que a partir de Dezembro de 2019 essas concessões sejam realizadas através de concurso público, e o RJSPTP submete-se a essas imposições. As actuais licenças e alvarás estão renovadas até Dezembro de 2019.

No que respeita à Scotturb, o quadro está alterado e existem perigos evidentes, particularmente para os trabalhadores.

Até Dezembro de 2019 a Scotturb continua a deter as actuais licenças e alvarás. O facto da Administração da Scotturb ter optado por tratar mal quer os utentes quer as autarquias ao longo dos anos vai trazer-lhe dificuldades, nomeadamente pode ser obrigada a cumprir com o serviço a que está comprometida e pode perder alguns contratos ocasionais, mas o essencial da sua operação não está colocado em causa.

Já a partir de Dezembro de 2019 a empresa pode, de facto, ficar sem o serviço público de passageiro, dependendo das opções que vierem a ser tomadas pelas diferentes Autoridades de Transportes.

E essa é uma questão que os trabalhadores devem acompanhar de perto, no sentido de salvaguardarem os seus direitos.

É cedo para entrar em especulações, mas são vários os cenários que se colocam: podem realizar-se quatro concursos, e a Scotturb ganhar todos ou nenhuns; pode realizar-se um único concurso, e a Scotturb ganhá-lo ou perdê-lo; algumas ou todas estas Autoridades podem decidir passar a garantir este serviço público directamente. É esta a irracionalidade do RJSPTP e das «liberalizações». E claro, desde o patrão da Scotturb até à maioria dos intervenientes neste processo, todos vão tentar chantagear os trabalhadores, todos vão tentar arrancar-lhes o máximo trabalho pelo mínimo salário, todos vão tentar precarizar mais o trabalho e a vida dos trabalhadores. Aliás, é para conseguir isso mesmo que se fazem as «liberalizações».

Tudo isto fica mais perigoso porque para o ano há eleições autárquicas, e muitos dos actuais presidentes já estão em campanha eleitoral. O exemplo mais evidente é o de Cascais, onde o Presidente já anunciou um «novo» sistema de transportes, assente na mais pura demagogia e em promessas, e que pura e simplesmente ignora a Scotturb e a CP e as necessidades de mobilidade da maioria da população.



O que pode e deve ser feito

Este é mais um processo onde o capital impõe uma reorganização assente em belas promessas para depois impôr as consequências negativas para os trabalhadores e para os utentes e chamar-lhe inevitabilidades.

É preciso travar a luta em várias frentes:

- Alterando o RJSPTP, para o que o PCP já apresentou uma proposta na Assembleia da República;

- Exigindo que as opções a tomar para o futuro do transporte rodoviários de passageiros tenham em conta a realidade existente, as empresas existentes, as infraestruturas existentes, os equipamentos existentes e, principalmente, os trabalhadores que hoje prestam esse serviço à população e que não podem ser tratados como descartáveis. Essa é uma batalha que deve começar a ser travada desde já, no caso da Scotturb, junta das Câmaras Municipais de Sintra, Cascais e Oeiras e da Área Metropolitana de Lisboa;

- Promovendo a unidade na acção entre utentes e trabalhadores;

Podem contar com o PCP

O patrão da Scotturb ganhou dezenas de milhões de euros com a exploração dos trabalhadores e o mau serviço prestado aos utentes. Durante anos tratou mal os utentes, os trabalhadores e as próprias autarquias, suprimiu carreiras e deixou degradar os autocarros. Semeou arrogância. Mas agora sabe que há outros capitalistas, iguais a ele mas com mais dinheiro, que querem aproveitar o novo RJSPTP para correr com ele. O plano que estava a ser concretizado pelo anterior Governo passava pela entrega da CP Cascais e de todas as rodoviárias de Cascais e Oeiras à Barraqueiro (cujo capital é 30% da DB alemã!). Agora é natural que queira salvar a sua pele, e os trabalhadores devem estar preparados para tudo (que os tente usar ou queimar). É preciso nunca esquecer que tudo o que o patrão fizer é para seu próprio e exclusivo benefício, diga ele o que disser. A defesa dos trabalhadores só poderá ser assegurada pelos próprios trabalhadores e pelas suas organizações de classe.

A célula do PCP na empresa, os eleitos do PCP nas Câmaras Municipais de Sintra, Cascais e Oeiras, os eleitos do PCP na Área Metropolitana de Lisboa e na Assembleia da República vão continuar a intervir no sentido da defesa dos trabalhadores e dos utentes da Scotturb.

Anexo 1

Lei 52/2015

Artigo 4.º

Atribuições e competências

1 — Constituem atribuições das autoridades de transportes a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados.

2 — Para prossecução das suas atribuições, as autoridades de transportes têm as seguintes competências:

a) Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;

b) Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros;

c) Determinação de obrigações de serviço público;

d) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;

e) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;

f) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;

g) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;

h) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;

i) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;

j) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica; e

k) Divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

7 Julho 2016

sector.transportes@dorl.pcp.pt

Sector dos Transportes OR Lisboa

Partido Comunista Português

