

AOS TRABALHADORES DA CARRIS

As propostas de alteração ao Decreto-Lei de Municipalização da Carris que o PCP apresentou e estão a ser discutidas na Assembleia da República

O que está em discussão na Assembleia da República é demasiado importante para o presente e futuro dos trabalhadores da Carris. O Decreto-Lei 86-D/2016 publicado a 30 de Dezembro, que define as condições da transferência da titulariedade da Carris para o Município de Lisboa, está em discussão na Assembleia da República desde 24 de Fevereiro, na sequência da Apreciação Parlamentar colocada pelo PCP.

O PCP dá aqui conta das propostas concretas que apresentou, e dará depois conta do resultado da discussão e do posicionamento de cada força política. Para já importa sublinhar que no dia 24 de Fevereiro, o PSD apresentou uma resolução para a cessação imediata de vigência do Decreto-Lei, que foi chumbada pelos votos de PCP, PEV, PS e BE. Segue-se agora o debate em Comissão Parlamentar das propostas de alteração apresentadas.

Propostas de Alteração apresentadas pelo PCP

APRECIACÃO PARLAMENTAR N.º 31/XIII/2.ª

Proposta de Alteração

Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, que transfere para o Município de Lisboa a titularidade e a gestão da Carris

«Artigo 1.º - Objeto

1 – (Acrescenta duas novas alíneas):

d) A salvaguarda dos direitos dos trabalhadores da Carris e suas participadas;
e) A garantia do progressivo funcionamento em rede do sistema metropolitano de transportes públicos.

2 – (Acrescenta uma nova alínea):

c) As condições de reversão da transmissão de ações da empresa e da posição contratual do Estado.

Artigo 4.º - A (Acrescenta novo artigo)

Condições de reversão

A transmissão de ações e da posição contratual do Estado, determinada no presente decreto-lei, é imediatamente revertida caso seja desencadeado qualquer processo de privatização total ou parcial da empresa, ou de concessão a privados de qualquer parte da operação da Carris ou das suas participadas.

Artigo 7.º

Obrigações financeiras do município de Lisboa

1 - (nova redação, acrescenta o sublinhado) Até à entrada em vigor de novo regime de financiamento e gestão dos sistemas de transportes públicos no âmbito do RJSPTP, o município de Lisboa assume a responsabilidade pelo financiamento das obrigações de serviço público impostas à Carris, bem como a responsabilidade pelos respetivos resultados de exploração.

Objectivo das propostas

Clarifica o sentido das propostas apresentadas

Introduz uma cláusula de salvaguarda que torna muito mais complicada uma futura privatização. A CML não poderá vender ou concessionar nem a Carris, nem a CarrisBus, nem a CarrisTur .

A CML está a aceitar uma descentralização que não tem recursos para suportar. O PCP tem propostas de alteração ao Regime Jurídico que corrigem parcialmente o problema.

Artigo 8.º

Governança, gestores e trabalhadores

1 – **(Substitui a anterior redacção)** Não são aplicáveis à Carris: a) normas que permitam ou obriguem à cisão ou dissolução da empresa; b) normas que permitam ou obriguem à alienação de participações sociais.

3 - **(nova redacção, acrescenta o sublinhado)** A transmissão de ações prevista no artigo 4.º não afeta a situação jurídico-laboral dos trabalhadores da Carris, sendo vedado à administração da empresa o acionamento da caducidade da contratação coletiva.

4 - **(acrescenta novo ponto)** A administração da empresa deverá acordar com os sindicatos, no prazo de um ano, os termos do alargamento da contratação coletiva a todas as empresas participadas da Carris, sem o que deverão ser aplicados os acordos de empresa da Carris aos trabalhadores de empresas participadas onde não exista acordo de empresa.

5 – **(acrescenta novo ponto)** O Estado assegura a sua participação no Conselho de Administração da Carris, assumindo designadamente o acompanhamento à área financeira e investimento estratégicos.

Artigo 10.º

Articulação no exercício de competências das autoridades de transportes

1 - **(altera a parte sublinhada)** O Estado e o município de Lisboa exercem de forma articulada as suas competências de autoridade de transportes, ao abrigo do disposto no nº 2 artigo 10º do RJSPTP, designadamente com vista a garantir a concertação das decisões de planeamento estratégico e de investimentos nas redes de transporte da Carris e do Metropolitano, da oferta de transporte, da integração dos sistemas de bilhética e de informação ao público e, bem assim, com vista a garantir a utilização de tarifários intermodais, sem prejuízo da existência dos tarifários e títulos próprios.

2 - **(acrescenta novo ponto)** O exercício de forma articulada das competências de autoridade de transportes previsto no número anterior é ainda aplicável: a) À Área Metropolitana de Lisboa para as matérias relacionadas com integração no tarifário metropolitano, interfaces de transporte ou oferta intermunicipal; b) Aos municípios da área metropolitana, em razão da área em causa, para as matérias relacionadas com alterações de oferta de transporte em serviços que incidam no respetivo território.

3 - **(acrescenta novo ponto)** A empresa obriga-se a respeitar o sistema intermodal dos transportes da região de Lisboa, assegurando o funcionamento permanente do seu sistema de bilhética e o respeito pela intermodalidade

4 - **(acrescenta novo ponto)** A repartição da receita operacional comum entre a Carris e o Metropolitano de Lisboa deve ser realizada com critérios objetivos, considerando os passageiros quilómetros transportados, através dos dados da bilhética sem contacto e ponderando a especificidade do modo de transporte, designadamente a ocorrência de fraude, e de forma sujeita a auditoria da autoridade de transporte competente para a área metropolitana, sem prejuízo das demais autoridades com atribuições e competências em razão da matéria.»

Impede a dissolução da Carris depois de 3 anos de resultados líquidos negativos, previsto para as empresas locais.

Obriga a que os actuais AE só possam ser substituídos por outros livremente aceites pelas partes.

Impõe o alargamento da contratação colectiva à CarrisBus e CarrisTur, acabando com uma situação injusta e impedindo o seu agravamento.

Procura garantir a responsabilização do Estado pelo financiamento estratégico.

As alterações propostas neste ponto têm quatro objectivos:

- permitir que a Carris tenha passes próprios (que o DL expressamente proibia);

- definir critérios rigorosos de repartição das verbas dos títulos comuns de Carris e Metro;

- salvaguardar o sistema metropolitano de transportes, garantindo que a Carris não poderá abandonar o passe social intermodal;

- impor a articulação da CML com os restantes municípios e com a Área Metropolitana de Lisboa no que a estes diz respeito, salvaguardando o carácter estratégico e metropolitano da Carris.

3 Março 2017

Célula da CARRIS

Partido Comunista Português

