

# **Perguntas & Respostas**

**sobre**

**2018/2019**

**e o processo de liberalização  
do sector rodoviário de passageiros**

**-**

**do ponto de vista dos trabalhadores!**

**Uma Edição do Sector Transportes  
O.R.Lisboa, Partido Comunista Português**



## **Que leis enquadram o processo de liberalização do sector rodoviário de passageiros?**

Em 2007 foi aprovado um regulamento comunitário (1370, revisto pelo 2016/2338), que determina que até 3 de Dezembro de 2019 todo o transporte rodoviário de passageiros tem que decorrer nas condições aí previstas. Entretanto, em Portugal foi aprovado o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros que determina a forma de concretizar o processo no nosso país. (Ambos, aprovados, lá e cá, com a oposição do PCP)

## **E que condições são essas que vão passar a vigorar?**

Que só podem operar empresas que sejam detidas pelas autoridades de transporte (grosso modo, que sejam públicas), ou que tenham obtido o contrato de exploração do serviço no quadro de um concurso (há possibilidades de ajuste directo, mas muito limitadas).

## **Que acontece às actuais licenças?**

Elas já são apenas Autorizações Provisórias, e caducam, todas, até 3 de Dezembro de 2019.

## **Que acontece às actuais empresas?**

Depende. A partir de 3 de Dezembro de 2019 nenhuma tem garantido que vai poder continuar a operar no transporte público de passageiros. A sua actividade não sujeita a licenciamento pode sempre continuar (serviços ocasionais, etc.), mas todos sabemos que isso representa uma pequena parte da operação. Por isso, o futuro de cada empresa vai depender muito da forma como decorrer esta fase do processo de liberalização. É por isso que os patrões, organizados na ANTROP, andam muito activos a pressionar as autoridades de transporte para defender os seus interesses.

## **Que acontece aos actuais trabalhadores?**

A partir de 3 de Dezembro de 2019 arriscam-se a pertencer a uma empresa sem trabalho para eles e aos consequentes despedimentos colectivos. Trabalho vai sempre haver, até porque os autocarros não andam sozinhos e fazem falta mais autocarros de passageiros e não menos. Mas o processo pode ser aproveitado para precarizar ainda mais as relações laborais e fazer desaparecer muitos dos direitos dos trabalhadores. É por isso que os trabalhadores têm que aumentar a sua organização nas suas estruturas de classe - no seu sindicato e no seu partido – e intervir desde já junto das autoridades de transporte para defenderem os seus direitos.

## **Quais são as Autoridades de Transporte no Distrito de Lisboa?**

O Regime Jurídico do Serviço Públicos de Transportes de Passageiros determina que, para o transporte rodoviário, as Autoridades de Transportes são os diferentes municípios para as carreiras inseridas na sua área e a Área Metropolitana de Lisboa para as carreiras intermunicipais. São pois os municípios e a AML que vão ter que tomar as decisões sobre a concretização do processo.

## **E que decisões vão tomar as Autoridades de Transporte?**

Desde logo, as Autoridades de Transporte vão ter que decidir se vão elas próprias assumir o serviço público ou se vão lançar concursos internacionais para apurar qual a empresa privada que o vai explorar. Mas vão ter que decidir igualmente as regras da transição da actual situação para a próxima e, caso assim decidam, determinar ainda a forma do concurso (um por município, um para toda a região ou decidir entre diversos tipos de unidades territoriais). E, em conjunto com o governo, vão ter que desenhar o modelo de financiamento do sistema. Nada disto é indiferente aos trabalhadores das actuais empresas rodoviárias.

## **Até quando têm que ser tomadas essas decisões?**

Grosso modo, até ao final do primeiro semestre de 2018. E depois de decidir é preciso passar à concretização. Se houver concessão, por exemplo, é preciso elaborar e aprovar os Cadernos de Encargos, lançar os Concursos, dar tempo para serem elaboradas as propostas, avaliá-las, etc. Se se decidir por operadores internos (públicos), é necessário tratar da transmissão de trabalhadores e equipamentos.

## **Que regras deveremos exigir para salvaguardar os direitos dos actuais trabalhadores?**

Desde logo, é necessário exigir às Câmaras Municipais, à Área Metropolitana de Lisboa, à Autoridade da Mobilidade e Transportes, à Assembleia da República e ao Governo que se manterão os actuais postos de trabalho, com a respectiva antiguidade, remunerações e direitos. Essa garantia deve ser explícita quer no momento de decidir que um determinado serviço passa a ser feito por operadores públicos quer nas regras de qualquer concurso que venha a ser lançado, e deve ser assegurada sempre que haja a assumpção do serviço de uma empresa por outra entidade. O Código do Trabalho já define regras para situações similares de «Transmissão de Estabelecimento», mas neste processo essas garantias poderão ter que ser reforçadas. Paralelamente, o PCP tem propostas de alteração ao Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros que, a ser aprovadas, alargariam as garantias dos trabalhadores do sector.

Mas é preciso salvaguardar igualmente questões como a manutenção de bases operacionais razoáveis, que protejam os trabalhadores dos comportamentos abusivos do patronato. Da mesma forma, é possível exigir que qualquer nova realidade resultante deste processo assuma a responsabilidade de cumprir a contratação colectiva hoje existente.

## **Que modelo para o futuro melhor serve os interesses dos trabalhadores?**

O PCP, que combateu a destruição, pulverização e privatização da Rodoviária Nacional, defende que a resposta deveria ser dada através da criação de uma empresa pública metropolitana, que integrasse todos os actuais trabalhadores das actuais empresas rodoviárias a operar na região e os autocarros e instalações hoje nas mãos de diversos operadores. É uma solução que não será fácil de concretizar, mas é a solução que melhor serve as populações, os trabalhadores e o equilíbrio das contas públicas.

Se as Autarquias optarem por manter o grosso do sector concessionado (como está hoje na Área Metropolitana de Lisboa), para os trabalhadores a melhor solução é aquela que alargue a oferta, garanta todos os postos de trabalho e direitos, fixe zonas de entrada e saída do trabalho mas evite a pulverização do sistema em dezenas de pequenas concessões ou serviços municipais.

## **Qual a importância da questão do financiamento?**

É decisiva. Se não houver financiamento público, a oferta tenderá a ser reduzida ao mercado solvente, ou seja, haverá transportes onde houver procura suficiente para o pagar ao preço que garanta os lucros do capitalista. Isso traduzir-se-ia numa ainda maior redução da oferta com a consequente redução dos postos de trabalho.

Perderiam os utentes e os trabalhadores, mas o Estado também acabaria por perder, pois uma eficaz rede de transportes públicos cria muita riqueza indirecta e reduz custos estruturais como os que o país suporta com as importações de automóveis e de combustível. Sem esquecer que o acesso aos serviços públicos é uma obrigação e uma condição numa sociedade desenvolvida e democrática.

## **Que medidas se podem reivindicar no plano do financiamento do sistema?**

Desde logo, é justo exigir que uma parte dos nossos impostos seja reservada ao financiamento dos transportes públicos através do Orçamento de Estado (seja por via directa, de apoios às empresas públicas, seja através de mecanismos indirectos como as contribuições para os passes intermodais e sociais).

O anterior governo descentralizou para as autarquias as responsabilidades com o financiamento dos transportes públicos, mas não descentralizou as receitas necessárias. E este Governo tem-lhe seguido os passos nessa matéria.

Paralelamente, é preciso pôr cada vez mais gente a usar o sistema, aumentando a receita global mesmo que cada um pague menos. O alargamento do passe social intermodal a todos os operadores e carreiras e a toda a região, como o PCP vem defendendo há anos, daria um importante contributo para esse objectivo.

## **Que armas temos para fazer valer os interesses dos trabalhadores?**

As armas de sempre. O essencial das decisões terá que ser tomada no primeiro semestre de 2018. Em todas as Câmaras, na Área Metropolitana de Lisboa e na Assembleia da República há eleitos do PCP que se baterão pelas soluções que melhor sirvam os trabalhadores.

E onde as soluções encontradas violem os interesses dos trabalhadores, a resposta decisiva será sempre a da unidade e luta dos trabalhadores.

## **Há razões para estar preocupado? Há razões para ter confiança?**

Claro que os trabalhadores das actuais rodoviárias privadas devem estar preocupados com este processo, até porque ele é determinado, no essencial, por forças que são alheias aos interesses dos trabalhadores.

Mas também há razões para estar confiantes, pois os trabalhadores, desde que agindo organizadamente têm todas as condições para fazer valer os seus direitos.

1 Fevereiro 2018

Para quaisquer dúvidas, ou para nos transmitires as tuas opiniões,  
não hesites:

**[sector.transportes@dorl.pcp.pt](mailto:sector.transportes@dorl.pcp.pt)**

**Não deixes que outros  
decidam o teu futuro  
por ti!**

**ORGANIZA-TE!**

**UNIDADE  
E LUTA:  
A FORÇA DOS  
TRABALHADORES**

**Partido Comunista Português  PCP**