

Aos Trabalhadores da CARRIS

Alteração dos Estatutos da Carris votada na Câmara Municipal prevê competências de fiscalização rodoviária

Foi recentemente votada na Câmara Municipal de Lisboa uma alteração aos Estatutos da Carris, que originaram um conjunto de notícias, muitas delas pouco rigorosas, como de costume. A alteração aos Estatutos da Carris constou de dois pontos.

Um primeiro, que contou com o voto favorável do PCP, foi a inclusão nos Estatutos da criação do Conselho Consultivo (onde participará a CT). Esta medida foi incluída no Decreto-Lei de municipalização da Carris pela Apreciação Parlamentar suscitada pelo PCP em 2016. A única crítica que esta alteração nos mereceu foi o facto da Câmara só agora, um ano depois, a ter introduzido nos Estatutos, e que por esse facto, este Conselho ainda não tenha reunido uma única vez.

Já a Segunda alteração introduz um conceito novo, **que o PCP prontamente rejeitou**, e transcrevemos a proposta aprovada: «A Carris pode, a título complementar, fiscalizar, nos termos previstos no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de fevereiro, bem como da legislação que altere ou substitua essas normas, o

cumprimento, nas vias sob jurisdição do Município de Lisboa, das disposições do Código da Estrada e das normas constantes de legislação complementar, mediante delegação de competências do Município».

Ora não é aceitável que seja a Carris a ficar, ainda que a título complementar, com funções de fiscalização da aplicação do Código da Estrada, que devem ser exercidas pela Polícia Municipal e pela PSP.

Para o PCP, esta transferência é inaceitável. Inaceitável se se pretender um aumento de funções dos motoristas, que devem ter a sua atenção focada nas importantes tarefas que já hoje desempenham. É inaceitável se a perspectiva for a subcontratação pela Carris de uma empresa de segurança privada para efectuar essa competência agora transferida.

Esta alteração está aprovada, tendo contado com o voto favorável de PS e BE, e o voto contra do PCP. No entanto, há todas as condições para impedir a concretização da intenção agora exposta pela gestão municipal. Lutando.

Chumbada a Reposição da Idade da Reforma dos Motoristas nos 65 anos

A Assembleia da República chumbou as propostas do PCP que propunham a reposição da idade da Reforma dos Motoristas aos 65 anos (em Outubro de 2018, com os votos contra do PS e a abstenção do PSD e do CDS) e que propunham o fim das penalizações para os motoristas que se reformavam aos 65 anos (em Maio de 2018, com os votos contra do PS, PSD e CDS).

A limitação da idade no exercício de determinadas profissões não resulta de decisões arbitrárias ou aleatórias, mas sim da avaliação concreta das condições de trabalho e das suas implicações para a saúde do trabalhador, o desgaste físico e psicológico e as

potenciais consequências para a segurança sendo particularmente evidentes as preocupações que se colocam para a segurança de pessoas e bens, quando se trata da circulação de veículos pesados e do transporte de passageiros e mercadorias (incluindo mercadorias perigosas).

Mas é evidente que PS, PSD e CDS dão mais importância à criação de condições para a máxima exploração dos trabalhadores. Deveria mandar o progresso que a idade da reforma diminuísse e que a segurança da circulação tivesse cada vez uma maior importância.

Também aqui só a luta dos trabalhadores poderá inverter o actual rumo de cada vez trabalharmos mais, por uma reforma menor.

Sobre o processo de reorganização dos transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa, e o futuro das actuais empresas rodoviárias

Fruto da transposição para a legislação nacional do Regulamento 1370/2007 da UE, **as actuais** concessões rodoviárias de transporte de passageiros **caducam** todas em Dezembro de 2019 sendo necessário, até lá, contratualizar toda a operação, com a realização de concursos sempre que a opção tomada for a contratação de (ou a concessão a) empresas privadas.

O que a Área Metropolitana de Lisboa decidiu por consenso entre os 18 presidentes de Câmara que a compõe (6 deles eleitos pela CDU), é que vai avançar com um processo comum assente em:

- **Criação de uma Empresa Pública, a Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML)**, que absorverá a OTLIS, e operará um sistema metropolitano de transporte **rodoviário**, coerente, simplificado e com uma bilhética comum;

- Que passará a existir «uma **marca** única para todos os serviços públicos de transporte **rodoviário** de passageiros de âmbito municipal e intermunicipal da AML», a «**Carris Metropolitana de Lisboa**»;

- Que essa Empresa TML será pública e será encarregue da «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», e será quem realizará os eventuais concursos para a oferta de transportes públicos, **excepção**

feita aos processos internos nos concelhos de Lisboa, Barreiro e Cascais, que serão assegurados **pelas empresas municipais Carris, TCB e Cascais Próxima**.

A «Carris Metropolitana» **será apenas uma marca**, enquanto a empresa Carris continuará a existir como empresa municipal a operar sensivelmente nos moldes que opera actualmente.

Este caminho, de maior integração metropolitana, é saudado pelo PCP, apesar de lamentarmos o atraso na regionalização (com a consequente transferência de recursos e não apenas de competências) e a insistência em soluções de contratualização com operadores privados.

Vale a pena revisitar o que o PCP escreveu em 2016 no famoso pedido de Apreciação Parlamentar à municipalização da Carris: «Os transportes públicos duma região metropolitana como Lisboa não podem ser desenhados sem ter em conta os municípios, nem podem sê-lo município a município: têm que ser concebidos e geridos numa lógica metropolitana. É por isso que o PCP sempre defendeu, e continua a defender, a criação de verdadeiras Autoridades Metropolitanas de Transportes, que cumpram esse papel, a saber, o de coordenação dos vários modos de transporte, de gestão dos interfaces entre esses vários modos e de interligação desses com toda a área metropolitana e não somente com uma área municipal.»

Sobre as medidas anunciadas para o Alargamento do Passe Social

Está aprovado na Área Metropolitana de Lisboa - por unanimidade de todos os seus 18 Presidentes de câmara - a ideia de a partir de Abril de 2019 se **concretizar o alargamento do passe social intermodal a toda a área metropolitana**, a todos os operadores e a todas as carreiras. Está aprovada ainda a ideia de que esse passe custe 30 euros em cada concelho e 40 euros para toda a região, o que representaria uma significativa redução de custos para os utentes, e potenciará um aumento muito significativo da procura de transportes públicos, com as

evidentes vantagens ambientais, económicas e sociais. Esta decisão que o PCP inequivocamente saúda ocorre depois das intensas campanhas públicas realizadas pelo PCP nos últimos 2 anos «Pelo Alargamento do Passe Social», que inclusive levaram à discussão na Assembleia da República em 2017 de um Projecto-Lei do PCP que instituía esse alargamento e que foi então chumbado por PS/PSD/CDS.

Confirmam-se assim duas ideias chave: (1) que vale a pena lutar e que (2) os trabalhadores e o povo ganham de cada vez que o PS descola da política de direita (mesmo que por razões eleitoralistas) e atende às propostas e reivindicações do PCP.

Célula na Carris

Partido Comunista Português

