



**Para desenvolver o país e responder às necessidades das populações, é preciso:
RESOLVER OS PROBLEMAS DO SECTOR DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES**

Resolução

O sector dos transportes e comunicações é estruturante para o país e deve estar ao serviço do desenvolvimento do País e da resposta às necessidades da população.

No quadro da ofensiva neoliberal, a gestão de todo este sector que era assente em empresas públicas, passou a ser feita numa óptica privada, em que as respostas às necessidades das populações passaram a ser substituídas pela necessidade do lucro, com o argumento de “não dá lucro encerra-se”.

Assim, a redução de serviços e do número de trabalhadores foram os caminhos para tornar mais barato o processo de privatização que ocorreu já nalgumas empresas estratégicas – aeroportos, TAP, CTT, RN, CP-Carga.

Todo este processo se acelerou no período da intervenção da “*troika*”, em que se procurou privatizar tudo o que era público, procedendo-se a um brutal desinvestimento e a uma redução de trabalhadores, cujas consequências se estão hoje a fazer sentir provocando uma redução dos serviços e da qualidade, segurança e fiabilidade.

Nas empresas privadas a lógica do lucro, reduziu a oferta de transporte público às populações, em particular no interior, que está agora a ser acompanhado pela redução do serviço postal.

As contratação colectiva como um direito dos trabalhadores e como um instrumento de progresso social, foram secundarizadas nas empresas públicas e privadas, onde se verificou uma redução dos salários e de direitos, tendo o governo sido cúmplice com esta situação, porque se limita a constatar as posições das partes e a dizer que nada pode fazer.

Perante a ineficácia de intervenção da Inspeção de Trabalho (ACT), assistimos ao aumento da precariedade das relações de trabalho, com milhares de trabalhadores com vínculos precários a ocuparem postos de trabalho permanentes, ou situações de alargamento ilegal dos horários de trabalho, com amplitudes que chegam a atingir 15 e 16 horas/dia.

Num quadro de concessão de todo o sistema rodoviário de passageiros, os governos e a maioria dos deputados na Assembleia da República, não tem respondido á reivindicação de alteração da legislação de modo a garantir a continuidade dos trabalhadores dos atuais operadores, para os futuros caso se verifique alteração dos mesmos, mantendo todos os direitos adquiridos.

A organização do trabalho neste sector – irregularidade de horários, trabalho em subsolo, ao cimo de água, no ar, em altura, sujeito a situações de stress e de intempéries, coloca a necessidade de medidas legislativas para a salvaguarda e defesa da saúde dos trabalhadores.

Sendo Portugal um País composto por uma parte marítima cerca de oito vezes maior que a parte terrestre, assistimos à destruição da Marinha Mercante e ao longo do mandato do atual governo a situação piorou.

Assim, a Direção Nacional da FECTRANS, reunida no dia 9 de Abril de 2019, perante estes factos, decide apresentar ao Governo um conjunto de reivindicações, para responder aos problemas no sector dos transportes e comunicações:

1. Sector Público e Empresarial do Estado

- a. *A ampliação do serviço público de transportes e comunicações, com a seguintes medidas:*
 - i. *Investimento em material circulante – barcos, comboios e autocarros - de modo a ampliar a oferta, num quadro de um projeto geral de incentivo à utilização de transporte público, na qual se insere um novo modelo de passe social, medida positiva, mas que tem que ser garantido a abrangência a todo o País e a efetiva utilização com uma oferta adequada;*
 - ii. *A admissão de trabalhadores em todas as empresas do sector;*
 - iii. *Um plano para responder aos problemas de imediato nas empresas públicas, através da recuperação do material circulante e equipamentos imobilizados, que motivam uma redução da oferta e da qualidade do serviço prestado.*
- b. *Uma forte intervenção do Estado neste sector, com:*
 - i. *Unificação do sector ferroviário e o fim das concessões privadas no sector e investir na EMEF como uma empresa estratégica na manutenção, conservação, reparação e construção de material e equipamentos ferroviários.*
 - ii. *A renacionalização dos CTT e o retorno do controlo do Estado ao sector das telecomunicações;*
 - iii. *A defesa da TAP e do sector aeroportuário inseridas numa estratégia nacional de defesa dos interesses do País, que passa pelo controlo do Estado no sector;*

2. Intervenção da ACT e DGERT para:

- a. *Combater todas as situações de vínculos laborais precários a ocuparem postos de trabalho permanentes;*
- b. *O Combate à desregulamentação dos horários de trabalho, que alargam os períodos de permanência nas empresas, para receberem apenas 8 horas diárias de trabalho;*
- c. *A defesa da aplicação das convenções coletivas e de combate a todas as práticas e estratégias patronais de fuga ao seu cumprimento como acontece, atualmente no sector rodoviário de mercadorias, entre outros;*
- d. *Garantir o direito à contratação em todos os sectores e empresas;*

3. Alterações da legislação para garantir:

- a) *A defesa de todos os postos de trabalho e dos direitos laborais, no quadro da aplicação do Regime Jurídico do Transporte Rodoviário de Passageiros;*
- b) *Um regime especial de reforma para os trabalhadores do sector e medidas para garantir a saúde dos trabalhadores, tendo em conta as especificidades na organização e do trabalho;*

4. Medidas para uma política do mar de acordo com os interesses do País

- a. Admissão de trabalhadores para os VTS e pilotagem e a negociação da respectiva contratação coletiva;*
- b. Recuperação do controlo de inspeção de navios com a contratação de oficiais, abrangidos por contratação coletiva;*
- c. Medidas para reforçar a segurança nos Portos;*
- d. Apoios para o primeiro embarque de oficiais praticantes*
- e. Ligação por mar entre o Continente e as ilhas, assim como a recuperação da empresa pública de dragagem;*
- f. Atualização do RIM e aplicação de legislação internacional para o sector;*
- g. Inversão do estado actual das marinha mercante portuguesa, quase nula, o que vai levar a uma perda de conhecimento de séculos de experiência nesta área que dificilmente recuperaremos.*

5. Valorização do trabalho e dos trabalhadores

- a. Todas estas medidas têm que ser acompanhadas pela valorização dos salários e redução do horário de trabalho para as 35 horas, medidas para as quais o governo pode dar um importante incentivo, ao começar a discuti-las nas empresas de que tem tutela.*