



FECTRANS

Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações

Filiados:



Participantes:



CADERNO REIVINDICATIVO 2024



Aumento dos salários e valorização das carreiras profissionais

O aumento dos salários terá sempre impactos na vida dos trabalhadores e suas famílias, permitindo o aumento do poder de compra, e contribuindo particularmente na redução da pobreza laboral, no estímulo à formação profissional, na dinamização da procura interna, no aumento da receita fiscal, no acréscimo das contribuições sociais, na redução do endividamento das famílias.

Na última década, os salários não têm acompanhado o aumento do custo de vida, nem a evolução positiva, embora insuficiente do SMN – Salário Mínimo Nacional. Esta tendência de desvalorização dos salários tem impactos directos na dificuldade de recrutar novos trabalhadores e fixar os actuais, porque os salários deixaram de ser atractivos, nas empresas públicas e privadas.

O governo deve ter um papel “orientador” na política de salários, pelo que se impõe uma alteração às suas propostas nas empresas públicas, que para o ano de 2024 ficaram abaixo do crescimento do SMN – Salário Mínimo Nacional, agravando ainda mais um dos problemas já reconhecidos por todos, o dos salários de entrada e ao longo das carreiras profissionais estar, cada vez mais, próximo do SMN.

Tendo em conta que o País precisa que os trabalhadores tenham mais rendimento, enquanto factor de dinamização da economia e desenvolvimento do mercado interno, reivindica-se a valorização dos salários dos trabalhadores, tendo como base o seguinte:

- **Aumento geral das tabelas salariais de modo a distanciá-las do SMN e com progressões atractivas ao longo da carreira profissional;**
- **Valorizar os salários base, não só com a actualização atrás referida, mas também com a integração de prémios/subsídios pagos com carácter de regularidade;**
- **Valorização e dignificação das Carreiras Profissionais;**
- **Cumprimento do direito dos trabalhadores, através da sua organização nos respectivos sindicatos, à negociação colectiva, à revisão da já existente e à negociação de Instrumento de Regulamentação Colectiva, nos casos onde ainda não existe.**

Redução e combate à desregulação dos horários de trabalho

Os avanços tecnológicos que permitem enormes ganhos de produtividade não se estão a reflectir no tempo de descanso e num trabalho promotor da realização pessoal, que estimule a criatividade e seja fonte de satisfação e de bem-estar.

Nas últimas décadas, regista-se o domínio das seguintes tendências em termos de tempo de trabalho:

- duração longa para um elevado número de trabalhadores;
- pressão patronal para impor horários de trabalho flexíveis e desregulados criando dificuldades à conciliação entre o trabalho e a vida pessoal e familiar;

- horários de trabalho penosos e/ou perigosos, ou que envolvem a prestação de trabalho nocturno, incluindo de trabalho por turnos/escalas, com consequências nefastas na saúde dos trabalhadores;
- trabalho mais intenso acompanhado de pressão psicológica no trabalho, tendo mesmo emergido graves fenómenos de exaustão dos trabalhadores devido às exigências profissionais;
- tempo de trabalho parcial, muitas vezes de natureza involuntária.

Há o direito de os trabalhadores terem uma maior conciliação entre o tempo de trabalho e a vida familiar, sendo necessária a redução dos horários de trabalho e o combate à sua desregulamentação, pelo que se reivindica:

- **A redução progressiva do horário de trabalho semanal para 35 horas e diário de 7 horas.**
- **Redução dos intervalos de descanso, que são abusivamente utilizados para aumentar a jornada de trabalho, sem pagamento de trabalho extraordinário, pelo que os mesmos não poderão ultrapassar as 2 horas;**
- **Respeito pelos intervalos de descanso entre dois períodos de trabalho conforme está previsto nas convenções colectivas e na legislação;**

Emprego com direitos, erradicar a precariedade

No sector dos transportes e comunicações, em empresas públicas e privadas, o número de trabalhadores, a qualidade do emprego e o serviço público a que a população tem direito têm-se vindo a degradar, grande parte causado pelo desinvestimento nos serviços levado a cabo quer pelo estado quer pelas empresas do sector.

A falta de investimento e a externalização de serviços de empresas públicas e privadas tem dado origem a um aumento de vínculos precários, designadamente através do recurso às empresas de trabalho temporário, falsos recibos verdes e falsos trabalhadores independentes ou outras formas de vínculos precários com muitos destes trabalhadores a ocuparem postos de trabalho permanentes.

Outra das novas realidades são os sectores onde imperam as plataformas electrónicas, que nos trouxeram novas questões relativas à questão do vínculo laboral, que carece de regularização urgente e que provoca pressões no aumento da precariedade.

Contudo, o modo de utilização da tecnologia não é neutro. O trabalho nas plataformas digitais é geralmente prestado sob a designação de trabalho independente, não lhe sendo aplicável a legislação de trabalho e nem as convenções colectivas de trabalho. Proporciona, por regra, uma baixa remuneração, assume com muita frequência o modo de pagamento à peça, sem a obrigatória inscrição destes trabalhadores na segurança social.

Um trabalhador de uma plataforma digital, cuja subsistência dependa inteiramente da

remuneração que auferir do seu trabalho, é um trabalhador **dependente/ por conta de outrem** e não um trabalhador independente.

Para adicionar à exploração de quem trabalha, assiste-se nalguns sectores a alterações unilaterais do local de trabalho, alargando, assim, o espaço de actividade dos trabalhadores e impondo por via do aumento dos custos com a actividade a ~~esta~~ ~~esta~~ redução do seu rendimento mensal.

No que concerne às relações laborais, um conjunto de medidas implementadas a partir do período do surto pandémico, trouxe-nos uma nova realidade, complexa e contraditória, nomeadamente o teletrabalho, que coloca o trabalhador perante a situação de trabalhar a partir da sua residência e que, para além de ser este a assumir custos da responsabilidade da empresa, levanta um conjunto de problemas diversos, inclusive, da sua privacidade.

Constituem principais reivindicações no sector de transportes e comunicações:

- **Passagem a efectivos de todos os trabalhadores com vínculos precários que ocupem postos de trabalho permanentes;**
- **Nas empresas públicas internalização das actividades permanentes das mesmas, que são executadas por empresas prestadoras de serviços.**
- **Cumprimento do estipulado no artigo 498-A) do Código do Trabalho, aos trabalhadores pelas empresas prestadoras de serviço. Artigo que obriga estas à aplicação da convenção colectiva da empresa onde estão colocados a prestar esse serviço;**
- **Redução dos períodos experimentais;**
- **Que se cumpra a legislação no que se refere às situações de teletrabalho e que as mesmas sejam reguladas pelas convenções colectivas de modo que esteja sempre atribuído na empresa um posto de trabalho;**
- **Fiscalização e combate às situações de prestação de falso trabalho independente e regulamentação/regularização de aspectos específicos da prestação de trabalho nas plataformas digitais.**

Redução da idade legal de reforma

As características da organização e prestação de trabalho no sector dos transportes e comunicações – trabalho por turnos/escalas, trabalho diurno e nocturno, horários variáveis e tempo de trabalho prolongado, trabalho em subsolo, em cima de água, no ar, em prevenção, em altura, com longas permanências em veículos sujeitos a vibrações, sujeitos a intempéries, sujeitos à pressão da exposição pública, tarefas repetitivas e sobrecargas de trabalho – têm fortes impactos na saúde dos trabalhadores, que se manifestam através de doenças músculo-esqueléticas, problemas renais, de audição e visão, stress, ansiedade, depressão e sonolência diurna.

As conclusões que têm sido retiradas de um grande número de estudos científicos, conclusões essas que relacionam o trabalho por turnos (e nocturno) com problemas

de saúde graves com origem em distúrbios neurofisiológicos ligados ao ciclo circadiano, apontam para a necessidade de melhores condições na actividade laboral, acrescentando, ainda, que estão também em causa a segurança de pessoas e bens.

Pode afirmar-se que a desregulação dos horários de trabalho amplia exponencialmente os problemas individuais por ela originados, pois alarga-os aos membros dos agregados familiares e sociais dos trabalhadores em causa, com consequências imprevisíveis e sempre negativas.

Mantêm-se as actuais as reivindicações sobre o limite do tempo de trabalho, nomeadamente com:

- **A redução da idade legal de reforma tendo em conta a especificidade do tipo e organização do trabalho no sector dos transportes e comunicações; particularmente a quem trabalha por turnos, acrescido de condições agressivas fisicamente como no subsolo, ou no mar, longas jornadas em veículos sujeitos a vibrações, laboração em altura, etc.;**
- **A reposição do limite dos 65 anos para a renovação da carta de condução para os trabalhadores motoristas de pesados e a possibilidade de reforma imediata sem penalização;**
- **O cumprimento dos compromissos já assumidos, no sentido da redução da idade legal de reforma para os trabalhadores da pilotagem de barra;**
- **Alargamento da legislação sobre as reformas na marinha Mercantes a todos os inscritos marítimos.**

Reforço da componente social dos transportes e comunicações e resolução dos problemas

No quadro da necessidade de alterarem paradigmas no que concerne à mobilidade, evidenciam-se os problemas estruturais decorrentes da privatização de empresas essenciais e do desinvestimento de muitos anos, que se reflectem no envelhecimento das frotas e na falta de trabalhadores.

É urgente a resolução da situação social dos trabalhadores imigrantes, que vieram de forma organizada para Portugal à sensivelmente dois anos no intuito de resolver o problema dos operadores privados, com a garantia de que lhes seria facultado autorização de residência e todos os cursos de formação obrigatória para o transporte de passageiros, sendo que ao dia de hoje muitos se encontram a trabalhar mas em situação ilegal.

No que concerne aos transportes e comunicações o serviço público degrada-se, no caso dos CTT e telecomunicações o preço dos serviços aumentou, enquanto as empresas acumulam cada vez, mais lucros.

O reforço da componente social do sector dos transportes e comunicações é uma necessidade estruturante para um País desenvolvido e, por isso, é necessário:

- Criação de um Plano Nacional de Transportes que defina o que compete a cada modo de transportes que devem funcionar como sistema integrado e de forma complementar;
- O investimento nas empresas públicas de transportes: Metropolitano de Lisboa; ferrovia; transporte fluvial, em renovação de equipamentos, valorização das carreiras, admissão imediata dos trabalhadores em falta e respectivas progressões nas carreiras, dos meios necessários a garantir um serviço público de qualidade;
- Reunificação do sector ferroviário;
- Tendo em conta a destruição do serviço de correios e telecomunicações prestado à população, com agravamento das condições de trabalho, apesar dos enormes lucros das empresas do sector, torna-se necessário que o Estado retome o controlo público CTT e empresas de telecomunicações, que garanta o acesso universal dos cidadãos a estes serviços públicos;
- Fazer-se o balanço e identificação dos problemas decorrentes da aplicação do novo modelo de transporte rodoviário de passageiros de modo a evoluir-se para um forte sector rodoviário de passageiros no âmbito do Sector Empresarial do Estado;
- Melhorar o sector rodoviário de mercadorias através;
 - Do balanço da aplicação da legislação sobre Cargas e Descargas de modo que a mesma seja efectiva em todo o sector;
 - Âmbito da portaria de extensão como forma como forma de solucionar zonas brancas no que concerne às convenções colectivas, apesar do tipo de actividade ser similar;
 - Análise do relatório Bienal referente a 2021/2022 sobre a aplicação da Regulamentação Social Comunitária, no domínio do sector dos transportes rodoviários e as medidas necessárias para responder aos problemas identificados;
 - Necessidade da existência de uma rede de parques para descanso dos trabalhadores;
- Definição de políticas para o sector do mar e portos que garantam a defesa dos interesses do País, com base nas propostas da Fectrans no documento intitulado “por mares limpos e seguros”, de que se destaca;
 - Valorização e dignificação das carreiras profissionais do sector marítimo e portuário, alargando a negociação colectiva a todas as esferas das relações laborais;
 - Plano de crescimento e desenvolvimento da marinha mercante em cooperação com as administrações portuárias, que dote o país de meios de abastecimento de bancas, dragagens, desenvolva as ligações marítimas entre o continente e as ilhas e estabeleça um plano eficiente de gestão da frota de navios de investigação científica;
 - Criação de um organismo de segurança marítimo-portuária para o continente e regiões autónomas;
 - Reparação das insuficiências da legislação marítima;
 - Melhoria e eficácia dos portos portugueses;

- **Enquadramento legal do estatuto fiscal e de segurança social do marítimo português:**
- **Necessidade da sua regularização das plataformas digitais e, relativamente aos TVDEs, a alteração da lei 45/2018, de 10 de Agosto;**
- **Valorização do ensino de condução automóvel e dos seus profissionais, aumentando a fiscalização sobre as formas/métodos utilizado durante a ministração de aulas práticas, cumprimento integral da legislação, assim como do Contrato Colectivo de Trabalho aplicável a este sector de actividade;**
- **Melhorar as condições de trabalho dos trabalhadores dos Centros de Inspeção Automóvel, nomeadamente com dinamização da Contratação Colectiva e terminando com as semanas de trabalho de seis dias e necessidade de promover uma maior fiscalização no sector.**

Promover a segurança e saúde no trabalho

A Segurança e Saúde no Trabalho adquirem uma importância acrescida no actual contexto, num quadro em que somos confrontados com o não cumprimento e/ou violação da legislação por parte de muitas empresas.

A saúde e segurança dos trabalhadores não pode ser secundarizada relativamente aos interesses patronais e das empresas, até porque a protecção dos trabalhadores é um elemento fundamental para a protecção dos utentes dos transportes e comunicações, pelo que é necessário:

- **O reforço da intervenção eficaz da ACT – Autoridade para as Condições de Trabalho na fiscalização e controlo das medidas previstas, para garantir as condições de protecção da saúde do trabalhador, a sua segurança e reduzir os riscos de acidentes;**
- **Regular, através da negociação colectiva, normas de aplicação da legislação sobre saúde e segurança no trabalho, assim como a redução de riscos profissionais;**
- **Alteração da legislação que facilite a eleição de Representantes dos Trabalhadores para a Segurança e Saúde no Trabalho e que promova o desenvolvimento de dinâmicas, mecanismos e actividades que fomentem a eleição, formação e acompanhamento dos mesmos.**

Lisboa, 24 de Maio de 2024

A direcção da FECTRANS