



(continuação)... Entre os dias 6 e 11 de Abril os trabalhadores da **empresa Transportes Nogueira** paralisaram em defesa do seu caderno reivindicativo, assim como os da **empresa Patinter** entre 6 e 10 de Abril.

Alarga-se assim a contestação nas empresas rodoviárias de transporte de mercadorias, contra a degradação das condições de vida e trabalho e contra a imposição de baixos salários.



Confrontados com esta realidade, em algumas empresas já foram entregues cadernos reivindicativos, com propostas de aumentos de salários e cumprimento do Contrato Colectivo de Trabalho, muitas vezes violado. Tem sido reconhecido pelos tribunais, tal como, ainda recentemente o fez o Supremo Tribunal de Justiça, que mandou repor o valor do pagamento da cláusula 74ª na empresa **ForCargo**, uma das que, ainda recentemente, esteve em luta.

As razões das greves, contemplam duas áreas distintas, a negociação salarial e os problemas específicos de cada empresa. As condições para pôr termo ao conflito, passa pelo início da negociação salarial com as empresas ou com a associação patronal, mas neste ultimo caso, sem que isso limite a discussão dos aspectos específicos que os trabalhadores querem ver resolvidos.

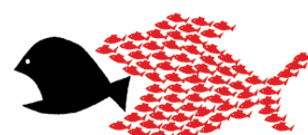


A **FECTRANS** empenhar-se-á em qualquer processo de negociação com vista à obtenção de um acordo, em particular com vista à negociação do Contrato Colectivo para os trabalhadores deste subsector que não é revisto desde 1997, data desde a qual não há actualização dos salários, imperando a exploração desenfreada da maior parte do patronato, apenas contrariados nas empresas onde os trabalhadores se organizaram e lutaram.

Entendemos que a negociação do CCTV é urgente, para actualizar os baixos salários do sector e para se criarem regras que obriguem todas as empresas a pagarem o mesmo salário e, dessa forma, não utilizarem o factor dos custos do trabalho para promoverem a concorrência desleal.

Existe uma preocupação em fazer chegar à **ACT** as informações que permitam que esta cumpra a sua missão, fiscalizar, dissuadir ou mesmo aplicar coimas. Da parte da **FECTRANS** há toda a disponibilidade para iniciar de imediato a negociação nestas duas frentes, sem que uma condicione a outra.

*O Secretário-geral da CGTP-IN, Arménio Carlos esteve em plenários destas empresas e deslocou-se ao terminal de Aveiras com elementos da **FECTRANS** e do **STRUP**, onde ouviu atentamente os motoristas que ali estavam.*





Numa altura em que o Governo se apressa na missão fiel de entregar as empresas de transportes aos operadores privados, tal como aconteceu com a Rodoviária Nacional, os trabalhadores do Metropolitano de Lisboa e da Carris que têm lutado contra este ao estado social, defendem ainda que é preciso explicar ao povo português que isto representa um atentado aos direitos dos trabalhadores, uma violação à garantia do transporte a preços sociais e à mobilidade dos utentes e um roubo à economia dos país.



A estratégia é a mesma de sempre, dá por finalizado o processo como se já fosse uma venda consumada, tentando passar a mensagem de que não vale a pena lutar para defender o serviço público das empresas. Ora isto está bem longe da realidade,

os trabalhadores do Metropolitano e Carris estão determinados e farão tudo para que a população não seja espoliada deste património.

Recordemos o processo de privatização da Rodoviária Nacional, a entrega desse património aos privados e no resultado para os Portugueses. Os operadores privados assentam a sua visão de exploração do transporte público na óptica do lucro, colocando para último, a utilidade pública deste serviço.

Voltemos ao exemplo acima avançado, a RN foi parcelada e distribuída por meia dúzia de Senhores em Portugal, entregando a sua maior parcela ao Grupo Barraqueiro. Na sua génese, as operadoras convergem nos pontos que referimos, reduzem a oferta aos serviços rentáveis, recebem subsídios do estado, pagam salários baixos e apostam na retirada de direitos aos trabalhadores. O Grupo Barraqueiro recusa atualizar salários, mas continua a comprar empresas, somando lucros, enquanto os seus trabalhadores empobrecem.

As ameaças de rotura com prestação de serviços quando não vêm os seus interesses satisfeitos, são também elementos a ter em conta quando falamos de privados.



Metropolitano de Lisboa

Não, não são os trabalhadores destas empresas que ganham muito, mas sim os administradores nomeados por estes Governos de alternância que colocam as empresas em situação económica difícil. Foram exemplos disso, os prejuízos causados pelas SWAPS, bem como os prémios que auferem os gestores destas empresas.

Os utentes sentiram na pele o corte de carreiras, a degradação do material, o aumento das tarifas aquando da privatização da RN. O mesmo acontecerá com a privatização do restante sector dos transportes. Por isso vale a pena lutar

### ***O QUE O GOVERNO NÃO QUER GERIR...DÁ AOS AMIGOS***

*"Em Lisboa, o Governo alargou os cordões à bolsa. O Caderno de Encargos permite pagamentos até 230 milhões de euros ao ano ao concessionário privado. Este valor extraordinário resulta da soma dos pagamentos fixos (132,1 milhões) com uma percentagem de até 50% das receitas de bilheteira (87,7 milhões a valores de 2013)."*

Trabalhadores no activo e reformados estão unidos e contam com o apoio da população para continuar a lutar por um Transporte Público, contrariando a óptica do lucro só de alguns!

