

COMUNICADO DE IMPRENSA

Na sequência do comunicado divulgado no passado dia 3 de fevereiro pelas associações patronais ANTRAM e ANTP, dando conta da assinatura de um novo Contrato Coletivo de Trabalho para o setor do transporte rodoviário de mercadorias com a FECTRANS/STRUP — texto esse que aguarda publicação — e em face das notícias que junto dos meios de comunicação social surgiram, nessa sequência, cumpre esclarecer o seguinte:

Em primeiro lugar, contrariamente à ideia de que o CCTV para o setor estaria “fechado”, permanecem em pleno processo negocial com as referidas associações patronais as quatro organizações sindicais ora signatárias. Estes quatro sindicatos, a nível de representatividade, têm uma relevância estrutural no setor dos transportes a nível dos trabalhadores mais afetados pelas alterações ao mesmo: os trabalhadores móveis.

Em segundo lugar, cumpre esclarecer que existiram dois motivos fundamentais para a recusa da outorga do texto alvo de assinatura no passado dia 3 de fevereiro entre as referidas associações patronais e a FECTRANS/STRUP:

O primeiro, de natureza procedimental, foi o facto de ter sido apresentado a estas quatro entidades um texto pré-elaborado, negociado com o sindicato que assinou a dita convenção, em que a opção era aceitar ou não aceitar, sem margem para negociar no ponto fulcral que levou à rejeição do texto apresentado.

O que nos leva ao segundo motivo, que tem a ver com o conteúdo do próprio documento proposto: no seu todo, o texto representa uma perda significativa de direitos de cariz social por parte dos trabalhadores móveis.

Os limites máximos permitidos pela Regulamentação Europeia e respetiva transposição interna pelo D.L. n.º 237/2007 a nível de carga horária de trabalho, transformam-se no período normal de trabalho dos motoristas. Ou seja, o que era limite absoluto, incluindo trabalho suplementar, passa a ser período normal de trabalho.

Mas a referida proposta não se fica por aqui: aliciam-se, implicitamente, os motoristas a ultrapassar a média de 48 horas semanais de trabalho com um período de referência de 17 semanas (que pode facilmente ser “manipulado” com a imposição de uma semana de férias, que é contabilizada a zero, nos termos da nota explicativa) com pagamento de “trabalho suplementar” no que vai além da referida média.

Para se perceber a gravidade do referido documento, é imperativo esclarecer que, tal como está formulada, as 48 horas semanais relevantes para este cálculo, nos termos da proposta apresentada e da CCTV assinada no dia 3 de fevereiro, correspondem ao somatório de condução e martelos (outros trabalhos). Não contemplam as pausas obrigatórias e tempos de disponibilidade que, durante os seus turnos, os motoristas têm de registar no dispositivo de comutação.

Os quatro sindicatos signatários entendem que:

- Aceitar esta solução seria legitimar uma prática abusiva que tem vindo a ter lugar no setor, na qual os motoristas são obrigados de forma reiterada a permanecer ao serviço por períodos diários que podem atingir as 15 horas;
- Aceitar esta solução seria consagrar uma discriminação negativa dos motoristas face às restantes profissões do setor, nas quais se mantém a referência ao horário normal de trabalho de 40 horas semanais.

Não é admissível que os limites máximos previstos na legislação nacional e nas normas europeias aplicáveis aos trabalhadores móveis sejam transformados em padrão regular de organização do trabalho. Sem prejuízo da (i)legalidade deste sistema, é posta assim em causa, de forma flagrante, a dignidade da profissão, a segurança dos motoristas e a segurança rodoviária em geral.

Por todos estes motivos, após diversas reuniões conjuntas, os quatro Sindicatos signatários remeteram à ANTRAM e à ANTP uma contraproposta conjunta à primeira proposta formal enviada por estas associações conjuntamente com a comunicação de denúncia do contrato coletivo em vigor no passado dia 3 de fevereiro de 2026, nos termos do disposto na Cláusula 3.ª das CCTV’s nas quais as partes agora envolvidas eram intervenientes.

Na sua parte mais significativa pretende consagrar, para o setor, de forma inequívoca, os limites máximos de tempo de trabalho dos motoristas, com o princípio fundamental de que não poderão, em circunstância alguma, ser ultrapassados, independentemente de qualquer compensação financeira. A contraproposta contempla igualmente a revisão de algumas rubricas pecuniárias, destinadas a suportar as despesas dos trabalhadores deslocados, cujos valores propostos pelas associações patronais se revelam manifestamente insuficientes face ao aumento significativo do custo de vida em Portugal e no estrangeiro ou, simplesmente, não foram contemplados.

Assim, pretendem as entidades signatárias dar conta que o processo negocial se encontra em curso, existindo uma posição sindical conjunta que visa salvaguardar os direitos dos trabalhadores do setor e garantir um verdadeiro processo de negociação coletiva.

O SIMM, o SNMOT, o SIMMPER e a STRUN pretendem chegar a bom porto neste processo negocial com as associações patronais do setor, sendo certo que, independentemente de terem que adotar formas de luta mais exigentes, não abdicarão de proteger os seus associados de exigências que coloquem em causa a respetiva integridade física e psíquica, dignidade profissional e a segurança rodoviária em geral.

