

1º Relatório do Projeto Europeu CERP - Análise documental

**A contratação coletiva portuguesa com referências
à transição sustentável e justa no setor dos
transportes e no setor público**

Por: Nuno Boavida, Maria do Rosário Jorge, Marta Candeias, António Moniz e Célia da
Costa Cabral (UNL - CICS.NOVA)

Data de entrega: 10/5/2024

Índice

1. Introdução.....	3
2. Metodologia.....	4
3. A contratação coletiva sustentável e justa.....	7
a. Quadro Legal.....	7
b. Sustentabilidade.....	7
c. Transição justa.....	10
d. Contratação coletiva.....	12
e. Convenções coletivas e a transição sustentável e justa.....	13
f. Convenções coletivas no setor dos transportes e no setor público.....	13
g. Mapeamento dos atores sociais.....	18
Bibliografia.....	20
Anexos.....	22
CAE em análise.....	23

1.Introdução

Este relatório pretende fazer uma revisão da literatura sobre a negociação coletiva portuguesa com referências à transição sustentável e justa no setor dos transportes e no setor público.

Portugal tem sido dos países que iniciou já o seu caminho de transição e [encerrou as centrais a carvão](#). Mas em países do Leste europeu, por exemplo, existe muita indústria associada à produção de electricidade a partir do carvão, e onde o encerramento levanta sérias questões sociais¹. Nestes casos, em particular, é necessário um processo gradual que inclua medidas de apoio à formação e reconversão dos trabalhadores envolvidos.

No entanto, afirmar que Portugal já iniciou um caminho de transição não significa que ele tenha sido pacífico ou esteja terminado. Sabemos, por exemplo, que já acabou a produção de electricidade a partir do carvão em Portugal. Esta decisão trouxe também um problema laboral que teve de ser resolvido. No caso da central Tejo Energia, cerca de 150 trabalhadores ficaram sem trabalho e mais 50 indiretamente. Os trabalhadores mais qualificados foram apoiados por uma empresa de outplacement e saíram de Abrantes. Também houve saídas negociadas previamente, como foi o caso de alguns trabalhadores com maior antiguidade na empresa, que receberam indemnizações e a quem foi proposto reformas antecipadas. Os restantes transitaram para o fundo de desemprego.

Existe portanto muito caminho para percorrer e os parceiros sociais devem ser incluídos nas decisões que afetam o mundo laboral. No sector dos transportes e também no setor público em geral há muito ainda para fazer. Este relatório pretende identificar o que está a ser feito em termos de envolvimento dos parceiros sociais na transição justa orientada para o setor dos transportes e o setor público em Portugal.

No capítulo que se segue apresenta-se a metodologia utilizada para elaborar esta revisão. De seguida, aborda-se a contratação coletiva sustentável em Portugal, indicando os principais conceitos de sustentabilidade, transição sustentável e contratação coletiva.

1

<https://www.publico.pt/2023/12/03/azul/noticia/problema-entendemos-transicao-justa-avisa-p-ortugal-cop28-2072401>

2. Metodologia

A metodologia utilizada para elaborar esta revisão da literatura incluiu a sistematização da literatura existente nos motores de pesquisa B-On, Science Direct, Google Scholar e Academia. Assim, no:

- Sciencedirect utilizando a frase “just transition on transport sector in Portugal” foram encontrados 9,710 resultados.
- Google Scholar utilizando a frase “just transition on transport sector in Portugal” foram encontrados 215 000 resultados.
- Academia utilizando a frase “just transition on transport sector in Portugal” foram encontrados 3,695 artigos de revistas.
- Sciencedirect utilizando a frase “just transition on public sector in Portugal” foram encontrados 13,854 resultados.
- Google Scholar utilizando a frase “just transition on public sector in Portugal” foram encontrados 545 000 resultados.
- Academia utilizando a frase “just transition on public sector in Portugal” foram encontrados 4,245 artigos de revistas.
- OECD utilizando a frase “just transition on transport sector in Portugal” foram encontrados 6,960 resultados.
- OECD utilizando a frase “just transition on public sector in Portugal” foram encontrados 9,670 resultados.
- B-On utilizando a frase “just transition on transport sector in Portugal” foram encontrados 2 resultados.
- B-On utilizando a frase “just transition on public sector in Portugal” foram encontrados 4 resultados.
- B-On utilizando os termos “transição justa” e “Portugal” foram encontrados 15 resultados
- B-On utilizando os termos “sustentabilidade ambiental”, “Portugal” e “transportes” foram encontrados 36 resultados

Para além disso, foram realizadas buscas utilizadas combinações de mais palavras-chave, tais como Sustentabilidade, Transição, Justa, Desenvolvimento Sustentável, Sustentável, Aspectos Ambientais, Aspectos Ambientais; Ambiente, Ecológica, Negociação, Coletiva, Representantes, Relações industriais, Relações Laborais, Portugal, Transportes e Público. Posteriormente, foi elaborada uma análise da documentação selecionada e uma síntese da documentação relevante que aqui se reproduz. Por último, foi elaborada uma análise de dados quantitativos secundários existentes nas bases do Eurofound², OECD³, ETUI⁴ e INE⁵.

Seguidamente, foi também desenvolvida uma revisão da literatura cinzenta principal existente no país, tais como:

² <https://www.eurofound.europa.eu/en/home>

³ <https://www.oecd.org/about/>

⁴ <https://www.etui.org/>

⁵ https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE

- Recurso às bases de dados de notícias do Público, Expresso, ECO, Jornal de Negócios, outros (Links)
- Ministério do Ambiente (Links Rosário)
- Ministério da Justiça (Links Célia)
- Ministério da Economia (Links Marta)
- Projetos de investigação FCT, AdI e equipas Horizon (Links Marta)
- Base de dados da Negociação Coletiva da DGERT (Link)
- Base de dados do Boletim do Trabalho e do Emprego (Link) com as palavras-chave: Sustentabilidade, Transição, Justa, Desenvolvimento Sustentável, Sustentável, Aspectos Ambientais, Aspectos Ambientais; Ambiente, Ambiental; Ecológica. Não encontrei nenhum
- Foram enviados duas rondas de emails a solicitar informações sobre negociação coletiva com referências à transição ecológica aos principais stakeholders ligados ao ambiente e aos parceiros sociais (i.e. Zero, Quercus, CRL, DGERT, UGT, CGTP, CIP, CTP e CAP). Não foi possível recolher informações destas organizações, com a exceção do Centro para as Relações Laborais (CRL) que foi entrevistado.
- Base de dados dos parceiros sociais do setor dos transportes e público
- Bases de dados jurídicas⁶ e de jurisprudência⁷

Para além da análise da literatura científica e cinzenta e das pesquisas em bases de dados, foi também realizado um mapeamento de atores sociais. Este mapeamento de stakeholders permitiu listar as organizações ativas na negociação coletiva com referências à transição sustentável e justa no setor dos transportes e público em Portugal.

Por último, foram realizadas duas entrevistas aprofundadas a especialistas do CRL e de uma empresa do setor dos transportes para contextualizar o conhecimento sistematizado.

⁶ <https://www.dgsi.pt/>

⁷ <https://www.pgdlisboa.pt>

Table 4. Indicators proposed for the follow-up and continuous monitoring of impacts.

Indicator	Source
CDF-1 Environmental Quality	
Annual concentration of PM (e.g., PM2.5 and PM10) per municipality/city ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	APA, Eurostat
Percentage of population exposed to noise levels (generated by the PNI 2030), harmful to health (%)	I.P., SA; Municipalities
Emission of nitrogen oxides per transport mode (ton NOx/year)	APA
Air quality index per municipality (% of days with IQAir very good)	APA
CDF-2 Climate Change and Energy Transition to Decarbonisation	
GHG emissions per sector/transport mode (ton CO _{2e} /year)	APA
Percentage of renewable energy in transport per mode (% REW per mode)	DGEG
Energy intensity per sector/mode (tep/M€)	DGEG
Modal split (annual change) of passenger transport per transport mode (%)	INE
Modal split (annual change) of freight transport per transport mode (%)	INE
Registration plates of vehicles without internal combustion engines (total/year)	IMT
CDF – 4 Territorial Cohesion, Mobility and Accessibility	
Modal split for passengers collective road transport (% passenger.km)	INE
Modal split for passengers collective railway transport (% passenger.km)	INE
Modal split for freight transport per mode (% ton.km)	INE
Number of deaths in road accidents per million inhabitants	ANSR
Extension of the cycling network (km/ano)	Transport Auth.;Municipalities
Commuting population with access to collective transport (%)	Transport Auth.;Municipalities
Population with access to transport on demand/flexible transport in low density areas (%)	Transport Auth.;Municipalities
Population with access by public transport to primary health services in less than 30 minutes from home	ARS; Transport Authorities
Average travel time by individual road transport in commuting travel	IP; IMT; INE
Average travel time by railway in commuting travel	IP; IMT; INE
Average travel time in individual road transport in cross-border travel between Portugal and Spain	IP; IMT; INE
Annual change in transported passengers by transport mode (passengers/year per mode)	INE

Source: Arsenio et al. (2023), Transport infrastructures and mobility for Portugal 2030: insights from the environmental assessment study of the national investments' plan, *Transportation Research Procedia* 72, 3561–3568

3.A contratação coletiva sustentável e justa

O subcapítulo que se segue apresenta o quadro legal existente em Portugal, bem como as decisões dos tribunais portugueses que possam ter impacto na atividade de negociação coletiva dos atores sociais. Em seguida apresenta-se a revisão da literatura que incide neste tópico. No terceiro subcapítulo identifica a contratação coletiva existente em Portugal. No último subcapítulo identificam-se os acordos coletivos existentes com referências à transição sustentável e justa no setor dos transportes e público.

a. Quadro Legal

A Lei de Bases do Clima, aprovada pela Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, aprova um quadro jurídico abrangente regulador da política climática do Estado. Neste quadro, a política climática está associada a objetivos de justiça social, sendo reconhecido que a transição para a neutralidade carbónica implica uma adaptação significativa da economia, e que tal tem potencialmente um impacto social relevante.

Sabe-se que os efeitos das alterações climáticas afetam de forma desproporcional as populações mais frágeis socialmente. Assim sendo, a Lei de Bases do Clima define um conjunto de medidas tendo em vista a transição justa. A par do objetivo de proteção ambiental, a transição para uma economia verde leva também à criação de emprego, o que exige a requalificação de trabalhadores, o apoio a projetos de descarbonização de indústrias e também ao tecido económico desenvolvido no modelo económico carbónico.

É também necessário que a adaptação aos efeitos inevitáveis das alterações climáticas tenha em conta fenómenos como a pobreza energética e vise a recuperação dos territórios, atividades, equipamentos e infraestruturas especialmente afetados, além da proteção das pessoas e regiões mais vulneráveis.

b. Sustentabilidade

The greening of economies requires a coherent country-specific mix of macroeconomic, industrial, sectoral and labour market policy measures. The goal is to create decent jobs along the entire supply chain with employment opportunities across the board. As this challenge affects multiple sectors, sustainable development needs to be addressed in a coherent manner across all policy areas. Such a policy framework requires institutional arrangements that ensure the participation of all relevant stakeholders at all levels

In this context, collective bargaining and agreements can play an important role in spreading awareness, action and responsibility for environmental sustainability in terms of participation, consultation and solidarity at the workplace. Their collective dimension combines social justice, equality and intergenerational solidarity with the protection of nature in the labour relationship.

In the conclusion of the study of Klein et al. (2022) it is mentioned that “the results of this Portuguese case study give examples of areas in central PSOs where CE practices might be noticed and implemented in their strategic and operational activities. One example is public procurement, where circularity has high potential to bring sustainability benefits in general. This case study highlights several general recommendations for public practitioners, including emphasising the power of employees and collaboration in a change process and the importance of a leadership presence, whether at an organisational or individual level” (p. 11).

On the issue of lithium extraction “the Portuguese case reminds us that extraction is shaped through complex, culturally intertwined structures, which themselves undergo institutional evolution as energy sectors and policies move towards low-carbon transitions. The land use changes underway in this case displace marginalised ways of life related to agrarian livelihoods and rural habitation, with impacted residents poorly integrated in the modalities of centrally-led participatory processes. The national socio-technical imaginary of a future green Portugal thus worryingly holds less space for these diverse ways of being and places that have long been quintessentially Portuguese. Finally, our preliminary foray into the emergent social movements that resist lithium frontier-making and are being rapidly firmed up provides room for pause. We see limited social contestation, and in its stead a disquieting discontent amongst citizens who feel their worldview is shunned by a modernistic vision of progress that drives extraction in strategic discursive constructions of ‘empty space’ without ensuring continuity in a detailed and deliberative manner” (Silva and Sareen, 2023:8).

On the agriculture sector, see Salavisa, Soares & Bizarro (2021) on the agro-food system transition.

A MSc dissertation explored the decarbonisation of one of the most dependent sectors on fossil fuels, the transport sector, more specifically light vehicles, in Portugal (Lopes, 2022). The author considers that one of the main contributors to greenhouse gas emissions, which in turn potentiate climate change, is the transport sector. It needs a reformulation within the scope of environmental sustainability. As an option to the current situation of internal combustion vehicles, he decided to analyse the contribution of battery electric vehicles in order to find out if they are or could be a viable option for a sustainable transition, aiming at principles of energy efficiency and circular economy. With this in mind, factors associated with the practicality and economy of battery electric vehicles were evaluated, verifying their feasibility of replacing conventional vehicles. Then, the study focused on the environmental impact of the various processes associated with the production and use of vehicles, comparing them with internal combustion engine vehicles, and the expected improvements in the sector that propose paths for a more sustainable future. With the results, the contribution of battery electric vehicles to the transport sector’s decarbonisation was estimated, specifically for the Portuguese territory, to check if they are a good investment option for a sustainable future (Lopes, 2022).

Another study aimed to empirically study the general practices in the green supply chain and analyse the existing models for measuring these green practices (Resgate, 2012). Considering the evaluation of green practices in road freight transport enterprises the author presents a model that incorporates green practices in order to support environmental sustainability throughout the supply chain. The model was tested by performing interviews in

four carriers who represented a large part of the transport sector allowing gauge that green measures adopted by companies and what measures and policies are crucial both for its part either from the Government for a greener logistics (Resgate, 2012).

Road transport continues to prove its prominence, consisting of 75.3% of the total land transport of goods; this is also true for Portugal as it is one of the European countries with the highest dependence on this type of transport (Pereira, 2022). According to this study, despite the importance of the sector, road freight is largely responsible for the emissions of polluting agents and greenhouse gases, inevitably associated with climate change. Being the sector that consumes the most energy from oil, it is necessary to reverse this trend of exacerbated consumption and move towards a path of sustainability. One of the main objectives of the European Union is to build an ambitious energy policy which guarantees secure supplies, less dependence on fossil fuels, improvements in energy efficiency, competitiveness and affordable prices. The objective will require a profound transformation of the European energy system to see plans come to fruition. Technology and innovation must be part of the objectives of companies, to promote sustainable and continued development. The research question of this study was: “Do road haulage companies in Portugal use new technologies to adopt a more sustainable environmental behaviour?” (Pereira, 2022). After analysing and discussing the results obtained, it was considered that the main objective was achieved and that, in fact, Portuguese companies understand and are investing in technological innovations with an interest in the sustainable transport of goods. Changes in the transport of goods can contribute decisively to the reduction of the environmental footprint, either through concrete operational actions, such as route planning, the reduction of energy consumption, or through the adoption of technological innovation solutions.

Several studies have already shown that by increasing legislation, there may be an increase in the amount of the companies' environmental disclosures. Therefore, in order to regulate and increase the environmental disclosures in Europe, the European Union issued a Recommendation for its Member-States which was transposed to Portugal as an accounting standard – DC29 (Environmental Matters) - which should have been followed by the companies. In the study of Mendes (2012) it was analysed how the environmental reporting practices have evolved in the Portuguese Public Transports sector, and whether it was influenced, or not, by the issuing of the DC29 Accounting Standard (and from 2010 onwards, the NCRF26). The public transport sector is currently one of the most polluting sectors of the European Union. A MA dissertation study was based on content analysis of the Annual Accounts and Sustainability Reports of four of the biggest companies of the Portuguese Public Transports sector (Mendes, 2012). Findings seemed to indicate that, even though the companies are not disclosing according to the standard, the quantity of disclosure did increase, and the quality also evolved into more comparable, and more objective information.

c. Transição justa

There is no universally agreed-upon definition of or framework for just transitions. The concept of just transition has become so ambiguous and with so many different meanings that communication and debate have become difficult (Wang & Lo 2021).

The concept of just transition was first proposed by the trade union movement and codified by the International Labour Organisation (ILO). It comprises the following sub-concepts: 1) economic diversification and industrial policy; 2) governance and trade union involvement; 3) upskilling; 4) social protection and 5) the role of social partners.

In general, we can distinguish between three major approaches to a just transition in the literature. A first interpretation is based on a market-based approach, also known as the shared solution approach (Stavis and Felli, 2015). This approach to green growth emphasises the creation of new, green jobs that are fostered through a combination of market-led innovation and industrial restructuring. A second interpretation takes an ecological modernisation or differentiated responsibility approach (Clarke and Lipsig-Mumme, 2020). The focus is on protecting existing jobs and creating new jobs in the affected industries that are compatible with a low-carbon society. A third and final interpretation adopts a radical and transformative approach to just transition (Clarke and Sahin-Dikmen, 2020). This approach, also referred to as the socio-ecological approach (Stavis and Felli, 2015), takes a more confrontational line, arguing that a transition requires fundamental societal change, including a reduction in overall economic production.

According to the ILO, the just transition framework is closely linked to the sustainable development approach and could contribute to achieving some of the Sustainable Development Goals (SDGs), such as those related to poverty eradication, social protection and inclusion, and the creation of decent jobs for all (ILO, 2015: 4). To achieve such an outcome, the transition should be guided by the principles of distributive and procedural justice (Newell and Mulvaney, 2013). It cannot be a top-down process, but should be based on societal consensus. Relevant stakeholders should be consulted in a meaningful way and, in particular, social dialogue should be ensured at all levels in the formulation, decision-making and implementation of strategies and policies (ILO, 2015).

A study assessed the impacts of the closure of the Pego coal-fired power station (Almeida, 2022). It discussed whether this closure corresponds to a just transition. Based on different definitions of the concept of Just Transition and depending on the impacts caused by the closure on workers and the territory, the author came up with a conceptualisation with 5 dimensions. Key actors were questioned in order to assess the fairness of the transition that has taken place. That study concluded that, so far, there are dimensions that contribute to the fairness of the transition, while others do not. It was also concluded that the use of the same methodology, within two or three years, may lead to different results, depending on the duration of the support to workers and on the territorial development processes underway (Almeida, 2022).

The Just Transition Fund, the main instrument of the Just Transition Mechanism, created by the European Commission. This fund aimed to assist the process of ecological conversion that the Union proposes to embark on, through the European Green Deal. The main aim of this Green Deal is to ascertain whether the Just Transition Fund, as formulated, ensures an effectively just transition to a green and circular economy, especially with regard to the Portuguese situation, as an EU Member State that is the recipient of cohesion policies.

Another study focuses on the Just Transition Fund, and proceeds to the treatment and analysis of concepts central to the theme of the thesis: green economy and circular economy, just transition, and European cohesion (Silva, 2021). Having established how the aforementioned concepts should be interpreted and applied throughout the thesis, the author followed the identification of the political challenges that the European Union faces to execute an ecological transition, as well as an analysis of the composition and functioning of the Just Transition Fund, an analysis regarding what is expected to be its intervention in Portugal, and to its allocation method, according to its current formulation. Based on the conclusions reached throughout the body of the dissertation, it ends with the substantiated negative answer to the starting question (Silva, 2021).

Em Matos e Perello-Marin (2024) ⁸ refere-se que “Fossil fuels remain the most advantageous choice for logistics, fuel consumption, vehicle performance, and prices among five companies” (p. 2185). A seguir referem no seu estudo que “Hydrogen and natural gas are considered promising alternatives due to environmental benefits and better performance, but improvements in vehicle availability, load capacity, and refuelling infrastructure are needed” (idem).

No mesmo estudo, as autores referem que “Transport companies face challenges in measuring their ecological footprint, with two out of three companies not having an automated system. These companies are still in the discovery phase, focusing on operational questions like accident impact calculations” (p. 2185).

No conjunto de empresas estudadas, “all companies striving to be more environmentally friendly. They implement measures such as modern fleets, tire pressure control, and driver training. They also comply with energy audits and rationalisation plans” (p. 2185).

Na sua conclusão, Matos e Perello-Marin informam que “Transport companies face challenges in implementing circular economy practices due to their dependency on suppliers and manufacturers. Stakeholder involvement is crucial, but their vehicle utilisation experience can help address needs. High transition costs, scarcity of alternatives, customer demands, and financial constraints hinder immediate adoption” (p. 2187).

Noutro artigo, Kenfack (2019) afirma que “the Portuguese campaign [on climate jobs] as a paradigmatic case demonstrates that just transition, even though a unifying project, is a contested concept⁹. In fact, the reality of its implementation in Portugal faces an important division between defenders of the soft or affirmative version of just transition endorsed by CGTP, and the defenders of the radical or transformative version endorsed by Climáximo” (p. 236).

⁸ Matos e Perello-Marin (2024), Circular Economy Challenges within the Road Freight Transport: Case Study of Portuguese Companies, *Procedia Computer Science* 232 (2024) 2181–2190

⁹ See for example the case of closing of oil refineries in Portugal:

<https://eco.sapo.pt/2023/12/12/governo-rejeita-ter-abandonado-ex-trabalhadores-da-refinaria-da-galp-em-matosinhos/>

<https://eco.sapo.pt/2023/10/18/trabalhadores-da-galp-consideram-que-refinaria-de-matosinhos-ainda-faz-falta-ao-pais/>

<https://eco.sapo.pt/2024/01/24/plano-para-terrenos-da-ex-refinaria-da-galp-atrasado-mais-de-seis-meses-e-sem-nova-data/>

The study of Kein et al. (2022) refers that “circular practices such as purchasing remanufactured or used items, using sharing platforms, increasing the resource efficiency of public buildings, adopting GHRM strategies and more collaborative initiatives for circularity, and assessing and communicating about CE activities have presented relatively low levels of implementation. On the other hand, waste collection for recycling and dematerialisation practices showed relatively high implementation levels” (p. 11).

One topic of conflict is related to the decision process. Silva and Sareen (2023) refer that “while the Portuguese government has been promoting the extraction of identified lithium reserves in the country since 2016, social movements and associations of local and regional scope affected by the lithium programme have emerged in protest against mining in their territories. The reasons for this opposition include the environmental justice issue of “fairness of process” and, above all, the environmental and socio-economic problems that open pit mining of lithium and other raw materials are expected to create or exacerbate by changing land use patterns” (p. 8). And they continue their conclusion confirming that “local populations remain excluded from substantive decision-making processes, but must be effectively involved in deciding about lithium mining in order to pursue and deliver more just low-carbon energy transitions in Portugal in ways that enjoy greater popular legitimacy” (p.8).

d. Contratação coletiva

The power of portuguese trade unions was eroded by the continued neoliberal reconfiguration of the labour market and collective bargaining institutions, and the lasting effects of austerity policies suggested by the Troika period in Portugal (2011-2014) ¹⁰ (Campos Lima and Naumann 2023 ¹¹). As trade unions fight to find new answers, they are weak, manipulable and dependent on the state. They find the chance of signing agreements in important areas (such as the public sector, transport or ICT) a solution to survive in a challenging environment.

Furthermore, during the Troika period collective negotiation practices and agreements were significantly undermined (Lima and Naumann 2023). The various governments promoted, explicitly or implicitly, a variety of different policies that hindered collective negotiations, its formal outputs and its practices. For instance, old collective sectoral agreements in important sectors to the labour movement were extinct and the signature of new ones was not promoted. Since then, trade unions tend to focus their attention during collective bargaining on core issues related to pay rises and career progressions. Consequently, new or controversial topics in many collective agreements are generally passively ignored by trade unions, without much internal discussion. Furthermore, just transition is ignored by many workers for different reasons such as its controversy, distant problem or job destruction.

¹⁰ Troika was an *Ad hoc* authority, representing the European Commission (EC), the European Central Bank (ECB) and the International Monetary Fund (IMF), with a mandate to manage the bailouts of Cyprus, Greece, Ireland and Portugal, in the aftermath of their prospective insolvency caused by the world financial crisis of 2007–2008.

¹¹ Lima and Naumann 2023, Trade unions in Portugal: Between Marginalization and revitalization, in Waddington, Müller and Vandaele, eds. *Trade unions in the European Union: Picking up the pieces of the neoliberal challenge*, ETUI, Brussels, pp. 871- 910.

https://www.etui.org/sites/default/files/2023-06/Chapter23_Portugal_Between%20marginalization%20and%20revitalization_2023.pdf

No estudo de Matos e Perello-Marin (2024) acima referido, diz-se que “the transportation sector faces numerous challenges, including marginalisation, lack of strategic thinking, and a shortage of skilled drivers. Drivers often face unfavourable conditions, such as inadequate facilities and personnel at loading and unloading sites. This lack of respect and respect for all stakeholders is crucial for significant development. Insufficient organisation within the supply chain leads to limited productivity and unexpected costs for suppliers” (p. 2186).

e. Convenções coletivas e a transição sustentável e justa

O estudo para detectar a presença do tema da transição sustentável e justa incluiu também uma pesquisa na base de dados do Boletim do Trabalho e do Emprego¹² (5/2/2024) das seguintes palavras-chave: Sustentabilidade, Transição, Justa, Desenvolvimento Sustentável, Sustentável, Aspectos Ambientais, Aspectos Ambientais; Ambiente, Ambiental; e Ecológica. Estas palavras-chave permitem pesquisar garantindo que se lista as convenções onde se mencionou a problemática da transição sustentável e justa.

No entanto, a pesquisa não indicou a existência de convenções coletivas com título ou descritores relativos às palavras-chaves selecionadas. A não inclusão destes temas nas convenções não significa que a questão não seja equacionada totalmente mas, a par da inexistência de literatura científica relevante, sugere fortemente a superficialidade na sua abordagem pese embora os importantes reflexos previsíveis no emprego, mercado de trabalho e organização do trabalho.

f. Convenções coletivas no setor dos transportes e no setor público

A mesma metodologia de pesquisa permitiu identificar que existem 70 convenções coletivas assinadas no setor dos transportes e no setor público. No entanto, só foi possível encontrar cruzar com uma referência à sustentabilidade no acordo de empresa da Carris de 2022¹³ (p.2311). Este acordo prevê que as competências técnicas dos motoristas devem incluir a “Capacidade para efetuar uma condução económica, segura e defensiva, orientadas por critérios de sustentabilidade e responsabilidade social.”

Esta escassez de referências à transição justa foi no entanto contornada por Carballo-Cruz et al. (2022) e, consequentemente, pelo relatório do CRL (2022). De fato, os últimos dados recolhidos apontam para a existência de dois trabalhos (encomendado e outro realizado aproveitando as conclusões do anterior) pelo CRL. O primeiro estudo permitiu a Carballo-Cruz et al. fazer o levantamento das categorias profissionais que afloram “competências verdes”, por convenção coletiva publicadas em 2021 e 2022¹⁴. E, no

¹² https://bte.gep.msess.gov.pt/pesquisa_avancada.php

¹³ https://files.diariodarepublica.pt/bases_especiais/regtrab/2022/06/15/184609346.pdf

¹⁴ Ver resultados na página 117 <https://www.crlaborais.pt/emprego-e-formacao-profissional-estudos>

Relatório Anual do CRL sobre a evolução da negociação coletiva de 2022¹⁵, foi possível elaborar referências à dimensão ambiental que constam de uma caixa constante das págs. 218 e 219. Neste caso, as convenções que abordam o tema são mencionadas nas respectivas notas de rodapé.

Não existem referências diretas à transição sustentável e justa nas convenções coletivas publicadas em 2021 e 2022 (Carballo-Cruz et al. 2022)¹⁶. Naturalmente que o estudo também permite concluir que não existem referências diretas à transição sustentável e justa nas convenções coletivas específicas do setor do transporte e sector público.

No entanto, quando se analisa as categorias profissionais dessas convenções, é possível detectar vários exemplos de competências verdes. De facto, os autores do relatório encontraram referências a competências verdes em 17 convenções coletivas assinadas em 2021 e 2022 (Carballo-Cruz et al. 2022 p.117)¹⁷.

Invariavelmente, o conteúdo das competências verdes constam dos anexos destas convenções.

Para além disso, o estudo permitiu identificar que foram assinadas 6 convenções coletivas do setor público num total de 17 convenções. Estas convenções apresentam descrições ambientais nas categorias profissionais (I) e (II) e níveis das categorias profissionais verdes.

O anexo do estudo (Carballo-Cruz et al. 2022 p.117)¹⁸ permite referir que as 6 convenções coletivas do setor público foram assinadas pelas seguintes entidades e com as seguintes características:

1. Acordo de Empresa da AGERE com o sindicato SINTAP.¹⁹ Esta foi a 1ª convenção entre estas entidades. AGERE é a Empresa Municipal de Capitais maioritariamente públicos (Câmara Municipal de Braga) responsável pelo tratamento de águas da cidade de Braga. As descrições ambientais foram relativas às seguintes categorias profissionais (II):
 - Coordenador de exploração de saneamento;
 - Coordenador de fiscalização;
 - Assessor de imprensa, entre outros

Os níveis das categorias profissionais verdes foram, em termos de:

Quadros de direção/coordenação supervisão:

- Diretor de recolha e ambiente urbano;
- Coordenador de exploração de saneamento;
- Coordenador de fiscalização, entre outros

¹⁵ <https://www.crlaborais.pt/negociacao-coletiva-relatorios>

¹⁶

<https://www.crlaborais.pt/documents/10182/486271/A+Economia+Verde+e+Evolu%C3%A7%C3%A3o+Mercado/f381bd92-1319-41a8-ab02-637b118b5d6b>

¹⁷

<https://www.crlaborais.pt/documents/10182/486271/A+Economia+Verde+e+Evolu%C3%A7%C3%A3o+Mercado/f381bd92-1319-41a8-ab02-637b118b5d6b>

¹⁸

<https://www.crlaborais.pt/documents/10182/486271/A+Economia+Verde+e+Evolu%C3%A7%C3%A3o+Mercado/f381bd92-1319-41a8-ab02-637b118b5d6b>

¹⁹ https://files.diariodarepublica.pt/bases_especiais/regtrab/2023/06/15/216674056.pdf

Quadros técnicos superiores

- Técnico superior de qualidade, ambiente e segurança urbana

Quadros técnicos:

- Assessor de imprensa

2. Acordo de Empresa da BRAVAL com o sindicato SINTAP. Esta foi a 1ª convenção entre estas entidades. A BRAVAL é uma empresa que procede à valorização e tratamento dos resíduos sólidos, no Baixo Cávado, integrando, como utilizadores originários em 1996, os municípios de Braga, Póvoa de Lanhoso e Vieira do Minho. Assim, a Braval recebe, atualmente, resíduos provenientes dos 6 municípios referidos: Braga, Póvoa de Lanhoso, Vieira do Minho, Amares, Vila Verde e Terras de Bouro. As descrições ambientais foram relativas às seguintes categorias profissionais (I):

- Técnico(a) de CVO/biogás;
- Operador(a) de estação de transferência/ecocentros;
- Auxiliar de recolha seletiva, entre outros

Os níveis das categorias profissionais verdes foram, em termos de:

Quadros técnicos:

- Assessor de imprensa

3. Acordo de Empresa SUCH com o sindicato SINTAP. A SUCH ou Serviço de Utilização Comum dos Hospitais é uma associação privada sem fins lucrativos, tutelada pelos Ministérios da Saúde e das Finanças. Esta foi uma revisão parcial do acordo já existente entre estas entidades. As descrições ambientais foram relativas às seguintes categorias profissionais (I) e II):

- Técnico de Ambiente
- Chefe de Exploração;
- Diretor de Exploração

Os níveis das categorias profissionais verdes foram, em termos de:

Quadros de direção/coordenação supervisão:

- Chefe de Exploração;
- Diretor de Exploração

Quadros técnicos

- Técnico de Ambiente

4. Acordo de Empresa INOVA com o sindicato SINTAP. A Inova – Empresa de Desenvolvimento Económico e Social de Cantanhede, E.M.-S.A. é uma Empresa Local, onde o Município de Cantanhede detém 100% do capital social. Esta foi a primeira convenção entre estas entidades. As descrições ambientais foram relativas às seguintes categorias profissionais (I) e II):

- Técnico do Ambiente;
- Operador de estações elevatórias e ETAR;
- Operador de recolha de resíduos
- Desenhador;
- Fiscal;
- Condutor e manobrador de máquinas e veículos especiais especializado, entre outros

Os níveis das categorias profissionais verdes foram, em termos de:

Quadros técnicos superiores

- Técnico de ambiente

Quadros técnicos:

- Técnico de Ambiente;
- Desenhador;
- Medidor Orçamentista;
- Fiscal

Quadros administrativos/operacionais/auxiliares

- Jardineiro especializado;
- Operador de estações elevatórias e ETAR;
- Operador de recolha de resíduos, entre outros

5. Acordo de Empresa INOVA com o sindicato STAL. A Inova – Empresa de Desenvolvimento Económico e Social de Cantanhede, E.M.-S.A. é uma Empresa Local, onde o Município de Cantanhede detém 100% do capital social. Esta foi a primeira convenção entre estas entidades. As descrições ambientais foram relativas às seguintes categorias profissionais (I) e II):

- Técnico do Ambiente;
- Operador de estações elevatórias e ETAR;
- Operador de recolha de resíduos
- Desenhador;
- Fiscal;
- Condutor e manobrador de máquinas e veículos especiais especializado, entre outros

Os níveis das categorias profissionais verdes foram, em termos de:

Quadros técnicos superiores

- Técnico de ambiente

Quadros técnicos:

- Técnico de Ambiente;
- Desenhador;
- Medidor Orçamentista;
- Fiscal

Quadros administrativos/operacionais/auxiliares:

- Jardineiro especializado;
- Operador de estações elevatórias e ETAR;
- Operador de recolha de resíduos, entre outros

6. Acordo de Empresa VALORSUL com o sindicato SITE-CSRA. A Valorsul - Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos das Regiões de Lisboa e do Oeste, S.A. é a empresa responsável pelo tratamento e valorização das cerca de 950 mil toneladas de resíduos urbanos produzidos, por ano, em 19 Municípios da Grande Lisboa e da Região Oeste (Alcobaça, Alenquer, Amadora, Arruda dos Vinhos, Azambuja, Bombarral, Cadaval, Caldas da Rainha, Lisboa, Loures, Lourinhã, Nazaré, Óbidos, Odivelas, Peniche, Rio Maior, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras e Vila Franca de Xira. Esta foi uma revisão parcial do acordo já existente

entre estas entidades. As descrições ambientais foram relativas às seguintes categorias profissionais (I) e II):

- Operador de Central;
- Operador de Central/Principal;
- Técnico de Sistemas de Exploração, entre outros
- Analista Químico;
- Chefe de Equipa de Caracterização;
- Encarregado Geral, entre outros

Os níveis das categorias profissionais verdes foram, em termos de:

Quadros de direção/coordenação supervisão:

- Chefe de Equipa de Caracterização;
- Encarregado Geral

Quadros técnicos:

- Técnico e Comunicação de Imagem I;
- Técnico de Comunicação e Imagem II;
- Técnico de Engenharia, entre outros

Quadros administrativos/operacionais/auxiliares:

- Analista Químico;
- Operador de Central;
- Operador de Central/Principal

Não foi identificada nenhuma convenção coletiva no setor dos transportes privados, num total de 17, que apresentassem descrições ambientais nas categorias profissionais I e II e níveis das categorias profissionais verdes.

De acordo com o CRL (2022): “A segurança e saúde no trabalho, surge por vezes associada a uma outra dimensão, a sustentabilidade ambiental. Esta dimensão pode revestir diversas expressões e, em certa medida, a temática converge com os objetivos subjacentes à Lei de Bases do Clima, Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, que visa promover uma transição justa para uma economia neutra em carbono, designadamente, através da criação de uma agenda de crescimento verde para a sociedade portuguesa.

Nas convenções, as preocupações ambientais, articuladas com regras de segurança no exercício profissional, são mais visíveis no anexo dedicado aos descritivos funcionais das profissões. Por vezes, é feita alusão ao cumprimento das regras de proteção de segurança e ambiente, quando o exercício de certa atividade deve ser conforme às “especificações de fabrico e normas de proteção de segurança e ambiente”. Mas pode alargar-se a todas as fileiras profissionais de um determinado setor, com formulações variadas. Uma vez enquanto dever do trabalhador em respeitar as “normas de segurança, higiene e saúde no trabalho e de proteção do ambiente.”

Outras vezes, acrescenta a dimensão da qualidade, quando refere o dever de cumprir a “política da qualidade, ambiente e segurança da XXXX

“Noutros casos, o controle de qualidade ambiental configura uma das competências a desenvolver em vários percursos profissionais .Para além destas referências, podem encontrar-se formulações mais específicas em que a vertente ambiental constitui o núcleo essencial da atividade do trabalhador.” (CRL 2022)

“Em síntese, as situações atrás descritas parecem apontar para a existência de ocupações verdes, se considerarmos a abordagem granular ou baseada nas ocupações e competências. Esta perspetiva, que atende às características das organizações ou das profissões, tendo em linha de conta o seu conteúdo funcional, as competências ou as qualificações exigidas para o seu desempenho, foi desenvolvida recentemente no estudo sobre a Economia Verde e a Evolução do Mercado de Trabalho em Portugal.” (CRL 2022)

Foi também possível analisar o texto das 70 convenções coletivas do setor dos transportes e também fazer o mesmo para o setor público. No caso do Acordo Coletivo da Carris existe uma pequena, quiçá irrelevante, referência à sustentabilidade na condução dos motoristas.

Em conclusão, a inexistência de definições nas convenções coletivas não resulta de questões relacionadas com a transição justa mas sim resulta da aplicação de normas, processos de certificação e questões relacionadas com a segurança no trabalho e/ou greenwashing empresarial.

g. Mapeamento dos atores sociais

O estudo Carballo-Cruz et al. publicado em 2023 permitiu elaborar uma lista de atores sociais envolvidos em negociações coletivas. De fato, apesar de não existirem referências diretas à transição sustentável e justa nas convenções coletivas publicadas em 2021 e 2022, este estudo mostrou que quando se analisa as categorias profissionais dessas convenções existentes nos anexos, é possível detectar vários exemplos de competências verdes pois apresentam descrições ambientais nas categorias profissionais (I) e (II) e níveis das categorias profissionais verdes. Assim, os atores a considerar são:

- COFESINT Confederação de Sindicatos da Indústria, Energia e Transportes <http://cofesint.pt/> geral@cofesint.pt
- SINTAP (Público) - [Sindicato da Administração Pública](#)
- AGERE - Empresa de Águas, Efluentes e Resíduos de Braga, E.M
- BRAVAL - Valorização e Tratamento dos resíduos de Amares, Braga, Póvoa de Lanhoso, Terras de Bouro, Vieira do Minho e Vila Verde
- AARIBATEJO - [Associação de Agricultores do Ribatejo](#)
- SETAAB - [Sindicato da Agricultura Alimentação e Florestas](#)
- AHSA - Associação de Horticultores, Fruticultores e Floricultores dos Concelhos de Odemira e Aljezur
- UMP - União das Misericórdias Portuguesas
- SEP - [Sindicato dos Enfermeiros Portugueses](#)
- SUCH - [Serviço de Utilização Comum dos Hospitais](#)
- AABA - geral@aaba.pt (Beja?) há várias AABAs (Associação de Agricultores do Baixo Alentejo, ou geral@apicultoresbeiraalta.pt Associação dos Apicultores da Beira Alta)
- ANCIPA (indústria de hortofrutícolas) geral@ancipa.pt Associação Nacional de Comerciantes e Industriais de Produtos Alimentares <http://ancipa.pt/ancipa/quem-somos>

- FAPEL Associação Portuguesa de Fabricantes de Papel e Cartão - não há contacto...
- INOVA Empresa de Desenvolvimento Económico e Social de Cantanhede, EM, SA <https://www.inova-em.pt/> geral@nova-em.pt (Pedro António Vaz Cardoso, Pres. Cons. Administração) 231 410 830 / 231 423 850 (das 9h às 18h), ou 800201725
- SINTAP Sindicato dos Trabalhadores da Administração Pública e de Entidades com Fins Públicos <https://www.sintap.pt/contactos/> sintap@sintap.pt
- STAL (Público) Sindicato dos Trabalhadores da Administração Pública e de Entidades com Fins Públicos <https://www.stal.pt/> stal.nacional@stal.pt stal.nacional@stal.pt Cristina Torres, presidente
- https://files.diariodarepublica.pt/bases_especiais/regtrab/2023/12/15/230066787.pdf
- VALORSUL - Valorização e Tratamento de Resíduos Sólidos das Regiões de Lisboa e do Oeste, S.A <https://www.valorsul.pt/pt/valorsul/perfil/> valorsul@valorsul.pt
- SITE-CSRA sitecsra@csindical.pt
- The Navigator Company press@thenavigatorcompany.com
- FETESE - Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores de Escritório e Serviço
- APICER info@apicer.pt - Associação Portuguesa Indústria Cerâmica
- SINTICAVS geral@sinticavs.pt - Sindicato Nacional Dos Trabalhadores Das Indústrias De Cerâmica, Cimentos, Abrasivos, Vidros E Similares
- AIMMAP aimmap@aimmap.pt - Associação dos Industriais Metalúrgicos, Metalomecânicos e Afins de Portugal
- SINDEL geral@sindel.pt - Sindicato Nacional da Indústria e da Energia
- FAPEL efapel@efapel.com Associação Portuguesa de Fabricantes de Papel e Cartão
- SINDEQ opinho@sindeq.pt - Sindicato das Indústrias e Afins

Este mapeamento irá servir para desenvolver o segundo workpackage de trabalho de campo, onde serão entrevistados os atores sociais envolvidos na produção destas competências verdes.

Bibliografia

Carballo-Cruz, F., João Cerejeira, Rita Sousa e Sergey Volozhenin. (2022). *A Economia Verde e a Evolução do Mercado de Trabalho em Portugal*. Escola de Economia da Universidade do Minho.
<https://www.crlaborais.pt/documents/10182/486271/A+Economia+Verde+e+Evolu%C3%A7%C3%A3o+Mercado/f381bd92-1319-41a8-ab02-637b118b5d6b>

Lorenzi, G. and Baptista, P. (2018) Promotion of renewable energy sources in the Portuguese transport sector: A scenario analysis, *Journal of Cleaner Production*, Volume 186, Pp. 918-932 <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.03.057>

Prata Dias, G; Tomás B. Ramos; Ana Pipio; Ana Fuentes e Susana Valente (2010). *Estudo sobre os empregos verdes em Portugal*. GEP/MTSS.
<http://www.gep.mtsss.gov.pt/documents/10182/55248/cogitum35.pdf/6f6f1439-61e6-45c8-baf5-a48ff27a3b19>

Ribeiro, Paulo J. G., and José F. G. Mendes. 2022. "Public Transport Decarbonization via Urban Bus Fleet Replacement in Portugal" *Energies* 15, no. 12: 4286.
<https://doi.org/10.3390/en15124286>

Kenfack, Chrislain Eric (2019), Just Transition at the Intersection of Labour and Climate Justice Movements: Lessons from the Portuguese Climate Jobs Campaign, *Global Labour Journal*, Vol. 10 No. 3, pp. 224-239, DOI:<https://doi.org/10.15173/glj.v10i3.3631>

Kenfack, Chrislain Eric (2020), Labor environmentalism as a paradigm of social movement unionism: Participation of Portuguese trade unions in the national climate jobs campaign, *Labor and Society*. 23: pp. 181–204. <https://doi.org/10.1111/lands.12470>

Bairrão, Diego, João Soares, José Almeida, John F. Franco, and Zita Vale. 2023. "Green Hydrogen and Energy Transition: Current State and Prospects in Portugal" *Energies* 16, no. 1: 551. <https://doi.org/10.3390/en16010551>

Murray, M.L.; Seymour, E.H. and Pimenta, R. (2007), Towards a hydrogen economy in Portugal, *International Journal of Hydrogen Energy* 32 (2007) 3223 – 3229, <https://doi.org/10.1016/j.ijhydene.2007.02.027> (o artigo é fraco. Nem sei se vale a pena citar)

Klein, N.; Deutz, P.; Ramos, T. (2022), A survey of Circular Economy initiatives in Portuguese central public sector organisations: National outlook for implementation, *Journal of Environmental Management*, Volume 314, 114982, <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2022.114982>

Silva, L. and Sareen, S. (2023), The calm before the storm? The making of a lithium frontier in transitioning Portugal, *The Extractive Industries and Society*, Volume 15, 101308, <https://doi.org/10.1016/j.exis.2023.101308>

Salavisa, I., Soares, M., & Bizarro, S. (2021). A critical assessment of organic agriculture in Portugal: A reflection on the agro-food system transition, *Dinâmia WP*, No. 2021/05. DINÂMIA'CET-Iscte. <http://hdl.handle.net/10071/22876>

Almeida, J. M. E. de (2022). *Transição justa em Portugal: o caso do encerramento da central do Pego*, Dissertação de mestrado, Lisbon, Iscte - Instituto Universitário de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10071/27724>

Silva, J.F.B. (2021), *European Green Deal : transição ecológica em prejuízo da coesão? Análise ao Fundo de Transição Justa, sob a perspetiva portuguesa*, Dissertação de Mestrado, Universidade Católica, <http://hdl.handle.net/10400.14/33457>

Lopes, C.B. (2022), *Mobilidade Elétrica: O contributo dos veículos elétricos para a descarbonização do setor de transporte*, em Portugal, Dissertação de Mestrado, Lisboa FCSH Nova, <http://hdl.handle.net/10362/140487>

Resgate, L.F.S. (2012), *O impacto das medidas verdes nas empresas de transportes rodoviários de mercadorias em Portugal : estudo de caso*, Dissertação de Mestrado, Guimarães, Universidade do Minho, <https://hdl.handle.net/1822/23127>

Pereira, A.M.D. (2022), *Estudo do impacto da tecnologia no transporte sustentável de mercadorias*, Dissertação de Mestrado, Porto, ISCAP, <http://hdl.handle.net/10400.22/21776>

Mendes, C.R.S. (2012). *Beyond public transports: The Portuguese environmental disclosure in the public transports sector*, Dissertação de mestrado, Iscte - Instituto Universitário de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10071/6243>

Wang, X., & Lo, K. (2021). Just transition: A conceptual review. *Energy Research & Social Science*, 82, 102291. <https://doi.org/10.1016/J.ERSS.2021.102291>

Anexos

CAE em análise

H - Transportes e armazenagem

[49 - Transportes terrestres e transportes por oleodutos ou gasodutos](#)

- [491 - Transporte interurbano de passageiros por caminho-de-ferro](#)
- [492 - Transporte de mercadorias por caminho-de-ferro](#)
- [493 - Outros transportes terrestres de passageiros](#)
- [494 - Transportes rodoviários de mercadorias e actividades de mudanças](#)
- [495 - Transportes por oleodutos ou gasodutos](#)

[50 - Transportes por água](#)

[51 - Transportes aéreos](#)

[52 - Armazenagem e actividades auxiliares dos transportes \(inclui manuseamento\)](#)

[53 - Actividades postais e de courier](#)

Setor público

CAE Administração Pública e Defesa

84113 Administração Local

84250 Actividades de Protecção Civil

84123 Administração Pública - cultura, desporto, recreat., amb.,habit., out.act.sociais, exceto seg.social obrig.

84121 Administração Pública - actividades de saúde

84130 Administração Pública - actividades económicas

84111 Administração Central

84230 Actividades de Justiça

84112 Administração Regional Autónoma

84240 Actividades de Segurança e Ordem Pública

84122 Administração Pública - actividades de educação

84114 Actividades de Apoio à Administração Pública

84220 Actividades de Defesa

84300 Actividades de Segurança Social Obrigatória

84210 Negócios Estrangeiros