

Session 3 - local Level: "How to innovate Welfare for Platform Workers"

Here the main interventions at SopoLAB in Lisbon

As written in the report, representatives of the metropolitan authority also contributed to the drafting of the final Policy Brief, but preferred to participate in the form of an anonymous interview.

Participant 1

Temos vindo a pugnar por um sector TVDE com dignidade para os profissionais, que seja uma mais-valia para a sociedade, desde 2017. Por exemplo, entregámos uma proposta à lei, em Dezembro de 2017, na 6ª comissão parlamentar, por intermédio de uma associação do sector, convocámos uma greve no web summit de 2017, iniciámos contacto com o STRUP, sindicato dos trabalhadores dos transportes rodoviários, realizámos uma marcha lenta em Nov'2020, entregámos um caderno reivindicativo e um documento de custos, realizámos um sem número de reuniões com todas as entidades reguladoras e fiscalizadoras do sector, novamente partimos para acções de rua, tudo sem qualquer resultado tangível até ao dia de hoje. Também participámos em algumas conferências e encontros, como a do Colabor e a cimeira alternativa no Porto.

O sector TVDE padece de vários males.

1. O principal são as próprias **plataformas electrónicas**, que mais não buscam que a sua própria expansão económica e remuneração de accionistas. Estão permanentemente em guerra comercial umas com as outras, guerra essa que se manifesta sobretudo no esmagamento das tarifas, à custa dos operadores e motoristas TVDE. Toda a retórica de sustentabilidade é apenas isso, discurso vazio contrariado com a prática corrente, dado que um dos objectivos principais das plataformas é que os seus serviços sejam maciçamente usados, isto é, o uso de um veículo automóvel para transportar em média 1 a 2 pessoas, em detrimento do uso dos transportes públicos colectivos ou dos meios ativos/suaves.
2. **Lei omissa/ambígua e entidades fiscalizadoras completamente inoperantes.** O sector está totalmente à deriva, as tarifas não cobrem os custos, as recolhas são absurdas e não pagas, os reais custos do serviço são pagos com excesso de horas de trabalho dos motoristas. Perante as sucessivas denúncias, por parte do STRUP, à AMT, IMT, ACT, Governo, nada muda.
3. **Operadores TVDE** com diferentes interesses no sector e variados negócios paralelos. Muito não vivem do transporte de passageiros mas do aluguer (ilegal) de veículos, legalização de imigrantes, importação e comercialização automóvel, etc. **Motoristas TVDE** com escassa formação, que não se importam de trabalhar

mais do dobro permitido, que vêm aqui a possibilidade de fazerem algum por fora e terem um carro novo para mostrar aos amigos.

4. **Insustentabilidade** do TVDE, na forma como funciona. O veículo TVDE que é chamado a fazer um serviço não é o mais próximo, muitas das vezes. É o mais barato, ou o da plataforma que está a oferecer o maior desconto, ou outros critérios desconhecidos, “segredos de algoritmo”. Deste modo, como as recolhas não são pagas, tanto as plataformas como os utilizadores externalizam o real custo do serviço, arrogando-se a direito de chamar despreocupadamente um carro, sem preocupação com impacte ambiental, risco de sinistralidade, ocupação do espaço público/congestionamento das vias de circulação, etc. É banal um cliente ter um TVDE ao serviço, por exemplo, da Uber na rua de trás e chamar um TVDE a 4 ou 5 kms, pela Bolt. Ou vice-versa. Quando isso não acontece dentro da própria Uber.

Part2

I think this proposal should include not only the region of Lisbon, but also all the Portuguese territory, at least its major cities, since this is such a global but also local issue. A wider dialogue not only with workers, platforms (if possible), unions (because they will most likely demand fair competition regulations in order to be open to MaaS) and/or workers' organisations, but also with customers would be more proficuous, in order to discuss the implementation of policies. Also, in a wider context, we should have in mind that not all platform workers want to be in a situation of presumption of employment, for they conceive independent work as a supplement to their income and they can work for more than one platform/company. Universities and research institutes, as CES, play a key role in developing knowledge based on pilots' evidence in order to obtain tools and strategies for decision-making regarding MaaS. Also, insurance companies may find new business possibilities; entertainment-related companies may also be interested in offering subscription packages for free Wi-Fi access while travelling, also to newspapers and magazines, and other services. We should also think to which extent key policies, regulations and laws to support MaaS are in place, if they are at a city or at a national level.

Part 3

Caros, antes de mais uma nota que me parece fundamental: não sou perito em políticas do trabalho e da mobilidade, temas centrais deste relatório. A proposta de um sistema de governação participativa à escala metropolitana é, a meu ver, um aspecto instrumental que se prende com o foco do texto e por isso o meu contributo será necessariamente limitado.

Começo por questionar a necessidade de um sistema de governação participativa à escala metropolitana. A sua utilidade deverá ser equacionada em termos de custos e benefícios à luz da integração de competências municipais num "governo

metropolitano". Se não fizermos este exercício de reflexão, corremos o risco de assumir a utilidade da participação como um dado. Por exemplo, a participação pode manter-se como instrumento à escala municipal com contributos que alimentam a MaaS à escala metropolitana.

A transcalaridade da governação participativa abriria, a meu ver, um cenário mais interessante e realista, onde os municípios continuam a ter controle e responsabilidade nos seus territórios, mas num sistema de "pares" onde os resultados da participação num município são vistos e dependem dos outros. Isto deverá acontecer, obviamente, tendo em conta as (enormes) diferenças que existem entre os municípios da AML.

Finalmente, pensando no caso de Lisboa, apesar de não existir um sistema de governação participativa, existem diversas iniciativas de participação cidadã que poderiam reverter para os temas propostos neste relatório. O que quero dizer é que, tanto no caso de Lisboa como em outros municípios, seria possível transformar e não necessariamente inventar de raiz novos mecanismos de participação, aproveitando o capital de conhecimento e de confiança construído nos anos.