



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS  
**Gabinete do Ministro dos Assuntos Parlamentares**

Ofº nº 7348/**MAP** – 18 Dezembro 09

Exma. Senhora  
Secretária-Geral da  
Assembleia da República  
Conselheira Adelina Sá Carvalho

**S/referência**

**S/comunicação de**

**N/referência**

**Data**

**ASSUNTO: RESPOSTA PERGUNTA N.º 304/XI/1ª**

Encarrega-me o Ministro dos Assuntos Parlamentares de enviar cópia do ofício n.º 6891 de 15 do corrente, do Gabinete do Senhor Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sobre o assunto supra mencionado.

Com os melhores cumprimentos,

O Chefe do Gabinete

André Miranda

SMM



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

GABINETE do MINISTRO  
dos ASSUNTOS PARLAMENTARES

Entrada N.º 7560

Data 17 / 12 / 2009

15. DEZ. 2009 - 006891

Exm<sup>o</sup> Senhor  
Dr. André Miranda  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Ministro dos Assuntos Parlamentares

**Assunto:** Pergunta nº 304/XI/1ª do Senhor Deputado Bruno Dias (PCP)  
- Condições de trabalho na Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP)

Encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, depois de consultado o Gabinete de Sua Excelência o Secretário de Estado dos Transportes, de informar que:

1. *“Motoristas que são obrigados a executarem horários de trabalho com intervalos superiores a 2 horas, sem o seu acordo, prolongando assim ilegitimamente a jornada diária de trabalho.”*

Esta questão é levantada por trabalhadores abrangidos pelo Acordo de Empresa (AE) de 1984, denunciado pela STCP em 2004, e traduz um equívoco de interpretação do clausulado do AE ainda aplicável aos trabalhadores que não aderiram ao novo AE de 2005 (revisto em 2007).

De facto, o n.º 5 da Cláusula 26.ª do AE denunciado e ali subjacente prevê expressamente esse regime especial, determinando que *“Para os trabalhadores do movimento, a fim de acorrer às necessidades dos períodos de ponta, poderá o trabalho diário ser interrompido por um intervalo superior a 2 e não superior a 7 horas ...”*, a que corresponde a aplicação de uma redução do horário médio semanal de 40 para 38 horas. Porém, aquele AE não faz depender a aplicação dessa regra do acordo do trabalhador.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

Trata-se de serviços usualmente designados por “serviços fora de regras”, que prioritariamente são atribuídos a quem manifesta interesse em preenchê-los, mas que têm de ser afectos a outros trabalhadores quando essas candidaturas são insuficientes e, igualmente, nas substituições por férias, folgas ou faltas dos primeiros.

Deve acrescentar-se que a administração da empresa, reconhecendo a maior penosidade destes serviços, reduziu no novo AE o limite máximo do intervalo a 5,5 horas em lugar das 7 horas previstas no AE denunciado, tendo decidido aplicar esse limite máximo também aos motoristas abrangidos ainda pelo regime do AE antigo.

Paralelamente, foram desenvolvidos estudos com base em propostas trabalhadas conjuntamente com os Sindicatos no sentido de reduzir o número dos “serviços fora de regras”, havendo para isso que construir os horários numa base de serviço superior em 5 a 10 minutos às 7 horas em vigor, o que permitiria garantir, por norma, a cobertura desses serviços apenas com recurso aos motoristas que a eles se candidatam. Esse trabalho conjunto foi interrompido após as férias face à decisão de algumas das organizações representativas dos trabalhadores, que colocaram a STCP em situação greve quase permanente desde então.

#### ***2. “O trabalho extraordinário, imposto pela empresa, não está a ser devidamente remunerado violando o acordo de empresa.”***

A STCP paga todo o trabalho extraordinário realizado pelos trabalhadores. No caso concreto que está subjacente a esta acusação, pretendem as Organizações Representativas dos Trabalhadores referir-se especificamente aos motoristas encaixados em determinado tipo de serviço/horários que rodam regularmente aos dias úteis, mas que aos sábados, domingos e feriados sofrem geralmente alteração já que se verifica uma mudança profunda da quantidade de serviços a executar.

Enquanto a empresa não dispôs de soluções tecnológicas que lhe permitissem um controlo mais rigoroso das médias individuais do horário dos serviços atribuídos, sempre que um desses trabalhadores executasse, em fim-de-semana ou feriado, um serviço mais longo do que a média diária do dia útil, era remunerado esse diferencial como trabalho extraordinário ainda que estivesse incluído na média semanal de 40 horas, sendo assim remunerado suplementarmente sem justificação para tal.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

A partir do momento em que a empresa dispôs das ferramentas adequadas a esse controlo, foram avisados previamente todos os Sindicatos pela Administração da STCP de que a média do trabalho realizado passaria a ser rigorosamente controlada, pelo que aquelas diferenças (que designam como “diferenças de detalhe”), sempre que incluídas no tempo de trabalho devido à empresa, não seriam mais pagas como trabalho extraordinário, posto que efectivamente o não são.

### *3. “Os vigilantes chegam a trabalhar 16 horas, em condições desumanas sem avaliação de desempenho no quadro do SEP (sistema de evolução profissional).”*

Não pode aceitar-se a acusação de que qualquer trabalhador da STCP trabalhe em condições desumanas, muito embora existam diferenças de condições entre locais diversos em correspondência com as circunstâncias concretas de cada local.

Acresce que os vigilantes não trabalham o tempo indicado, ainda que por realização de trabalho extra, que só em circunstâncias excepcionais e com a concordância do trabalhador poderia ser realizado em tal medida.

Também a menção à inexistência de avaliação de desempenho só por desconhecimento se pode admitir, já que o SEP – sistema acordado e subscrito pelos Sindicatos – estabelece a evolução de carreira para todas as categorias profissionais existentes na STCP e é escrupulosamente respeitado. No âmbito do SEP somente deixa de haver evolução quando tenha havido uma avaliação menos positiva ou quando tenha sido atingido o topo da carreira.

### *4. “Criação de prémios para discriminar e dividir os trabalhadores.”*

Esta é uma questão relacionada com a decisão tomada pela administração há cerca de um ano no sentido de combater o absentismo elevado que se registava no pessoal tripulante, com consequências na qualidade do serviço prestado, e que se traduziu na criação de um prémio de condução efectiva em serviço público, matéria sobejamente discutida com os trabalhadores da STCP.

O “Prémio de Condução Efectiva” consubstancia uma compensação suplementar pecuniária, com atribuição de um montante mensal de 40 € para os motoristas que executem o respectivo tempo total de condução efectiva em serviço público no



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

correspondente mês, acrescido de um bónus trimestral de 100 € se, em cada um dos meses desse período, executarem o tempo total de condução efectiva correspondente. Qualquer ausência à condução efectiva, excepto as ausências por férias atribuídas, consulta periódica obrigatória de Medicina do Trabalho, acções de formação da empresa, descansos semanais e dispensas impostas, exclui o direito a este bónus, sem retirar nem diminuir qualquer direito remuneratório corrente por esse facto.

O regime deste prémio é em tudo equivalente ao do “Prémio Conductor Excelente” que vigorou na empresa durante anos, o qual apenas considerava as horas efectivas de condução sem acidentes, para cujo tempo não constavam obviamente quaisquer ausências justificadas pelos motivos admitidos na lei geral e no acordo de empresa.

Já em momentos anteriores a questão foi suscitada pela Comissão de Trabalhadores da empresa, que pretende seja contabilizado o crédito de horas usado no exercício de funções sindicais para efeitos de atribuição do prémio de condução efectiva. Trata-se, porém, de uma subversão da finalidade deste prémio, o qual não diz respeito à assiduidade (o crédito de horas é inteiramente contabilizado como prestação efectiva de trabalho) mas sim à condução efectiva em serviço público.

Note-se que o prémio de condução efectiva não está sequer submetido a qualquer tipo de *numerus clausus*, pelo que todo e qualquer trabalhador que cumpra os requisitos para a atribuição do prémio terá direito ao mesmo. Da mesma forma, um trabalhador que não atinja os objectivos estipulados não poderá receber o prémio, independentemente, por exemplo, de ter utilizado crédito de horas para o exercício de funções sindicais ou de, tendo-se embora apresentado ao serviço, não se encontrar por alguma razão em condições de conduzir.

Em suma, o prémio de condução efectiva não é de todo um mecanismo de discriminação ou de divisão dos trabalhadores, antes configura um legítimo incentivo à regular prestação do serviço público, tendo sido instituído no interesse da empresa, dos utentes e, refira-se, dos próprios trabalhadores da STCP.

#### **5. “Celebração de contratos a termo ilegais com os novos motoristas”**

Considerando o elevado absentismo que provoca a indisponibilidade para o serviço público de um significativo número de motoristas e tendo presente que a STCP se



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### *Gabinete do Ministro*

verá confrontada, a curto prazo, com a inevitável necessidade de novamente reduzir a dimensão da sua actividade pela concretização da 2.<sup>a</sup> fase da rede de metro ligeiro da Área Metropolitana do Porto, já em curso, foi decidido proceder à admissão de novos motoristas por contrato a termo certo, com uma detalhada explicitação dos respectivos fundamentos no texto dos próprios contratos. Dessa decisão e dos respectivos fundamentos foi dado directamente conhecimento e prestada informação circunstanciada quer à Comissão de Trabalhadores, quer aos Sindicatos.

Com efeito, verificou-se em 2008 uma taxa de absentismo de 8,7%, o que representa uma média anual de cerca de 55 a 60 motoristas que não prestam serviço e coloca forte pressão nos recursos humanos desta área funcional. Não obstante, e não fosse a taxa de absentismo referida, o quadro de pessoal afigura-se perfeitamente suficiente para assegurar as operações da STCP. Assim, a contratação de trabalhadores a termo encontra-se perfeitamente justificada para colmatar necessidades meramente temporárias.

Por outro lado, e por força da expansão da rede de metro ligeiro, estima-se que em determinadas linhas se verifique dentro de 3 anos uma redução de cerca de 40% da necessidade de motoristas, o que naturalmente torna injustificável a contratação sem termo de novos condutores no momento presente.

Refira-se ainda que a administração da STCP informou que, a ser comprovada no termo dos contratos a termo a necessidade de preenchimento de vagas no efectivo tripulante por contrato sem termo, será dada preferência aos contratados a prazo com melhor desempenho, pelo que fica assim demonstrada não só a legitimidade mas também a justeza do processo de admissões.

Por fim, importa notar que a contratação de trabalhadores a termo é apenas uma das vertentes da estratégia de gestão de recursos humanos da empresa, importando nesta sede referir também a criação do prémio de condução efectiva no sentido de incentivar a satisfação integral de necessidade de condutores para o serviço público com recurso ao quadro de pessoal já existente.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

*Gabinete do Ministro*

6. *“A crescente utilização dos processos disciplinares como forma de intimidação contra quem exerce os seus direitos.”*

Não se pode aceitar esta acusação. A própria estatística relativa a esta matéria atesta que quer em 2008, quer em 2009, o número de processos disciplinares decresceu e a percentagem dos processos arquivados e das sanções mais leves aumentou.

Com os melhores cumprimentos *e estímulos*

O CHEFE DO GABINETE

(Manuel Farto)