



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 654/XIII/2.^a

Combate a precariedade laboral no sistema de Metro do Porto»

Passados 13 anos da inauguração do Metro do Porto - acontecimento que alterou profundamente o sistema de transportes públicos do Grande Porto - muitos dos trabalhadores que asseguram o seu funcionamento estão em situação de precariedade.

O número aproximado de trabalhadores com vínculo precário envolvidos na operação do sistema de metropolitano do Grande Porto situar-se-á seguramente no campo das centenas, mas é impossível determinar o seu número exato. Sendo esta uma realidade que não interessa à tutela e à Metro do Porto, SA divulgar, entre os muitos números que a empresa orgulhosamente divulga no seu website, não constam os que dizem respeito aos trabalhadores com vínculos precários indiretamente ao seu serviço.

Nem tão pouco se poderá encontrar resposta a esta questão através da leitura do mais recente quadro de pessoal da Metro do Porto, SA. Esse, como é óbvio, refere-se apenas aos 96 trabalhadores com vínculo à empresa. Importa referir que mesmo tendo tão poucos trabalhadores, a Metro tenciona reduzir ainda mais esse número, para um total de apenas 47, tal como consta do último orçamento da empresa.

É legítimo, portanto, que a sociedade portuguesa se interroge sobre quem assegura a manutenção de 67 km de via e de 81 estações, quem zela pela segurança de uma frota com 102 veículos. Quem garante, afinal, o transporte de uma média anual de 57 milhões de passageiros?

Obviamente não serão esses 96 trabalhadores que, sozinhos, asseguram tal proeza.

Para esse efeito a Metro recorre à contratação de serviços. Trata-se aliás, de um imperativo legal, pois as Bases da Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto - fixadas na sua versão mais recente pelo Decreto-Lei n.º 192/2008, de 1 de Outubro - estipulam que a Metro do Porto, S.A deve subconcessionar a exploração e manutenção da totalidade do sistema.

Permitiu assim o Estado que se criasse uma cortina de fumo sobre as condições de trabalho de centenas de trabalhadores. A coberto da obrigatoriedade de contratação de "serviços externos" pela Metro do Porto, SA, centenas de trabalhadores que desempenham funções imprescindíveis para o funcionamento de um dos mais importantes sistemas de transporte público nacionais, têm obrigatoriamente que o fazer através de intermediários, logo, numa situação mais precária.

Desde logo, refira-se o caso da Via Porto/Prometro, subconcessionária da Metro do Porto, SA, que opera o sistema ininterruptamente desde 26 de fevereiro de 2010. Esta empresa conta com trabalhadores oriundos do SEE – REFER e CP -, tendo presentemente ao seu serviço um quadro de pessoal com cerca de 400 trabalhadores com vínculo efetivo e onde, com regularidade, se procede à negociação de um acordo de empresa. A Prometro, no entanto, não assegura todas as atividades necessárias à operação do sistema. Reserva para si apenas a condução dos veículos. A manutenção desses veículos, por exemplo, está presentemente contratada com a EMEF.

A EMEF é uma empresa do SEE, que recentemente admitiu no seu quadro de pessoal 40 dos trabalhadores com vínculo precário que fazem manutenção das viaturas. Algo que apenas foi possível graças à reversão do processo de privatização iniciado pelo anterior governo PSD/CDS e à luta e organização dos trabalhadores da EMEF. Estes trabalhadores com vínculo precário, até então, viviam na permanente incerteza quanto ao seu futuro, muitos com contrato de trabalho ao mês, ficando até ao último dia do mês à espera de receber um telefonema que os informasse se teriam trabalho no dia seguinte.

Outros serviços são contratados pela Metro do Porto, SA a empresas que por sua vez os subcontratam. A título de exemplo refira-se o caso Thales Portugal, que subcontrata empresas como a Página Certa, SISINT e Consulsado.

Na prática, o funcionamento do sistema de Metro do Porto permite a manutenção de um outro sistema, parasitário na sua natureza, que favorece os grupos económicos que se revezam na execução dos serviços que lhe estão associados, e a quem, por sua vez, só interessa a maximização do lucro.

Em resultado do exposto, a realidade laboral no sistema de Metro do Porto distingue entre trabalhadores de “primeira” e de “segunda” categoria; os primeiros têm alguma estabilidade e acesso à contratação coletiva, graças a um vínculo com a Metro do Porto, SA ou com a Prometro, os segundos, trabalhando numa das cerca de 14 empresas subcontratadas, é sujeito a elevados níveis de exploração e pode ser descartado a qualquer momento.

Trata-se de uma flagrante violação do direito ao emprego com direitos e dos preceitos legais que enformam o edifício jurídico das relações laborais e que estipulam, por exemplo, a proibição da discriminação dos trabalhadores

Esta é a realidade que se vive no sistema público de transporte do Metro do Porto e que o PCP denuncia.

É um imperativo combater este ataque aos direitos dos trabalhadores, até porque uma das consequências que advém desta prática é a degradação das condições da segurança operacional e da qualidade do serviço de transporte prestado.

A precariedade que grassa no sistema de Metro do Porto exige uma resposta efetiva do poder político e das autoridades competentes, não só nas medidas concretas para combater a precariedade, mas desde logo nas necessárias alterações à prática de “externalização” de serviços.

Para o PCP, o sistema de Metro do Porto deveria assentar num efetivo de trabalhadores integrado no quadro das empresas públicas que asseguram o seu funcionamento.

A Metro do Porto, SA deve assumir um importante papel na promoção de mais justiça social e desenvolvimento económico no distrito do Porto, garantindo às populações um verdadeiro serviço público de transportes orientado para o bem comum e não para o lucro dos operadores.

Assim, e tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição e da alínea b) do número 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte Projeto de Resolução:

Nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, a Assembleia da República resolve pronunciar-se pela necessidade das seguintes medidas:

1. Iniciar, com carácter de urgência, um processo de revisão das Bases de Concessão do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto, e que possa levar a uma alteração no sentido de eliminar a obrigatoriedade de subconcessão, estipulando que o objeto principal da sociedade é prosseguido por exploração direta da mesma, não sendo passível de transmissão ou subconcessão a outras entidades;
2. Promover a alteração dos estatutos da Metro do Porto, S. A. para que o Conselho de Administração da Metro do Porto, S. A., fique mandatado a preparar e levar a cabo as seguintes medidas:
 - 2.1 Desenvolver, no prazo de 180 dias após a entrada em vigor da presente lei, a estrutura orgânica que assuma o seguimento e desenvolvimento da

exploração e gestão operacional do sistema de transporte Metro do Porto, no quadro da sua plena reversão para a gestão pública, promovendo a integração com vínculo efetivo de todos os trabalhadores ao serviço no Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto .

2.2 Salvar a antiguidade e direitos adquiridos dos trabalhadores que estão atualmente ao serviço das várias empresas subcontratadas pela Metro do Porto - tais como a Manvia, Thales Portugal, Ferrovias, Vibeiras ou SUMA -, bem como das empresas que estas possam por sua vez ter subcontratado – tais como a Página Certa, SISINT ou Consulsado;

2.3 Assegurar a continuidade da contratação da EMEF para a manutenção do material circulante ao serviço na empresa Metro do Porto.

Assembleia da República, 9 de fevereiro de 2017

Os Deputados,

DIANA FERREIRA; JORGE MACHADO; ANA VIRGÍNIA PEREIRA; BRUNO DIAS; PAULA SANTOS; ANA MESQUITA; PAULO SÁ; JOÃO OLIVEIRA; JERÓNIMO DE SOUSA; CARLA CRUZ; FRANCISCO LOPES; ANTÓNIO FILIPE; MIGUEL TIAGO; RITA RATO