



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1888/XIII/4.^a

Combate a precariedade laboral no sistema de Metro do Porto

O Metro do Porto é um importantíssimo instrumento para a mobilidade no distrito do Porto e afeta, positivamente, a vida de milhares de pessoas.

Com 67 km de linha e mais de 60 milhões de validações em 2017, o metro do Porto é hoje fundamental para o dia-a-dia dos cidadãos do distrito do Porto.

Contudo, passados 16 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 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 uma vez que é uma realidade que a empresa e tutela optam por omitir.

Na verdade, nem no mais recente Relatório e Contas de 2017 da Metro do Porto, SA é possível descortinar o número de trabalhadores precários. Neste documento, refere-se apenas aos 82 trabalhadores com vínculo à empresa. Importa referir que mesmo tendo tão poucos trabalhadores, a Metro tem vindo a reduzir o número de trabalhadores que, em 2010, era de 100.

É legítimo, portanto, que a sociedade portuguesa se interrogue 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 60 milhões de passageiros?

Obviamente não serão esses 82 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 operou o sistema desde 2010 e depois a Barraqueiro, SGPS, S.A que iniciou a operação em 2017. Estas empresas contam 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 e depois a Barraqueiro, no entanto, não asseguram todas as atividades necessárias à operação do sistema. Reservam 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 Sector Empresarial do Estado, que admitiu no seu quadro de pessoal 40 dos trabalhadores com vínculo precário que fazem manutenção das viaturas e prepara-se para reforçar o quadro de pessoal. 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.

Ao longo dos anos verificamos ainda que outros serviços são contratados pela Metro do Porto, SA a empresas que por sua vez os subcontratam.

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 Barraqueiro, os segundos, trabalhando numa das cerca de 14 empresas subcontratadas, estão sujeitos a elevados níveis de exploração e podem ser descartados 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:
 - a) Desenvolver, no prazo de 180 dias após a entrada em vigor do presente projeto de resolução, 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.
 - b) Salvar a antiguidade e direitos adquiridos dos trabalhadores que estão presentemente ao serviço das várias empresas subcontratadas pela Metro do Porto.
 - c) Assegurar a continuidade da contratação da EMEF para a manutenção do material circulante ao serviço na empresa Metro do Porto.

Assembleia da República, 21 de dezembro de 2018

Os Deputados,

DIANA FERREIRA; JORGE MACHADO; ÂNGELA MOREIRA; RITA RATO; ANTÓNIO FILIPE;
PAULA SANTOS; DUARTE ALVES; ANA MESQUITA; BRUNO DIAS; FRANCISCO LOPES; PAULO
SÁ; CARLA CRUZ; JOÃO DIAS; JERÓNIMO DE SOUSA; VALTER LÓIOS