



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Exortar o Governo a transferir, de forma legal e razoável, os trabalhadores da MTR de Hong Kong (Macau) para a Sociedade do Metro Ligeiro

O Contrato de “Prestação de Serviços de Assistência à Operação e Manutenção da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro de Macau” celebrado com a *Mass Transit Railway Corporation (Macau)*, adiante designada por MTR de Hong Kong, que tem a duração de 80 meses, vai findar em meados de Dezembro. O Governo da RAEM referiu várias vezes que a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, S.A. (adiante designada por “Sociedade do Metro Ligeiro”) ia assumir, gradualmente, os trabalhos da MTR de Hong Kong, por isso, em Junho do ano passado, em resposta a uma interpelação oral da Assembleia Legislativa, o Governo afirmou que já tinha planos definidos e que a maioria dos trabalhadores da MTR de Hong Kong ia passar para a Sociedade do Metro Ligeiro. No “Relatório Anual do Exercício de 2022” da Sociedade do Metro Ligeiro, refere-se expressamente que: “Até 31 de Dezembro de 2022, o número total de trabalhadores é de 127 (incluindo 43 trabalhadores providos através de comissão eventual de serviço, e um total de 84 trabalhadores contratados pela empresa e já transferidos da MTR (Macau) para a Sociedade do Metro Ligeiro)”, pelo que, independentemente da posição pública tomada pelo Governo ou segundo o que está relatado no supracitado relatório anual, a Sociedade do Metro Ligeiro, que é uma empresa totalmente detida pelo Governo, já definiu com a MTR de Hong Kong um plano geral para a transferência de pessoal, portanto, os trabalhadores da MTR de Hong Kong devem ser “transferidos” para a Sociedade do Metro Ligeiro, em vez de serem “contratados novamente”.



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

Porém, nas últimas duas semanas, recebi queixas de vários trabalhadores da MTR de Hong Kong, alegando que, segundo o plano definido pela Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, em finais do ano passado, com excepção de alguns postos (por exemplo, os trabalhadores da unidade de recursos humanos que tratam dos salários, etc.), os trabalhadores locais que prestam serviço na MTR iam ser todos transferidos para a Sociedade do Metro Ligeiro a partir de 1 de Abril deste ano. No entanto, segundo muitos trabalhadores, durante o processo de transição, as referidas duas sociedades comerciais esquivaram-se a dialogar com os referidos trabalhadores sobre o reconhecimento do tempo de serviço prestado e apenas lhes disseram para assinar, com a maior brevidade possível, o novo contrato de trabalho com a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, no qual está definido um período experimental com a duração de três meses, o que significa que a Sociedade do Metro Ligeiro deixou de reconhecer o tempo de serviço prestado pelos trabalhadores locais na MTR de Hong Kong, limitando-se a recorrer aos novos contratos para “assumir” esses trabalhadores, em vez de efectuar a “transição” alegada no relatório anual da Sociedade do Metro Ligeiro. São cerca de 100 os trabalhadores envolvidos na transferência para a Sociedade do Metro Ligeiro. Todos assinaram voluntariamente o acordo de rescisão com a MTR, e só depois da rescisão é que podem transitar para a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, ou seja, os trabalhadores têm de abdicar do tempo de serviço prestado na MTR de Hong Kong.

O pior é que, segundo muitos trabalhadores, o salário oferecido pela Sociedade do Metro Ligeiro é igual, mas, em termos de classe na carreira, foram “despromovidos” sem motivo justificado, o que tem grande impacto no futuro desenvolvimento da sua carreira profissional. Mais, segundo alguns trabalhadores, as remunerações e outras



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

regalias anuais, por exemplo, o 13.º mês de salário e outras regalias, previstas no contrato inicial, passaram a ser reguladas pelo Estatuto do Pessoal do Metro Ligeiro, que não é divulgado, o que os deixa preocupados, devido à falta de garantias.

Esta “mudança” de emprego deu origem a muitos problemas, o que demonstra que a gestão e a exploração da Sociedade do Metro Ligeiro são mesmo más, e que os seus dirigentes não têm experiência na operação efectiva do Metro Ligeiro, por isso, as pessoas estão preocupadas não só com o funcionamento eficaz da futura Sociedade do Metro Ligeiro, mas também com o funcionamento com segurança do Metro Ligeiro, já para não falar das futuras extensões do Metro Ligeiro, por exemplo, a Linha de Seac Pai Van, a Linha de Hengqin e até a Linha Leste, que vão entrar, a breve trecho, em funcionamento, e com a capacidade, suficiente ou insuficiente, da Sociedade do Metro Ligeiro para gerir e administrar bem os assuntos.

Os trabalhadores da MTR de Hong Kong com quem contactei a propósito deste incidente são muitos jovens e, como o Metro Ligeiro é uma novidade em Macau, a idade média dos mesmos é mais baixa do que a dos outros que estão a trabalhar noutros serviços de utilidade pública, por isso, o Metro Ligeiro é, entre outros ramos de serviços de utilidade pública, aquele que, excepcionalmente, é mais “energético” e tem mais “vitalidade”. O Governo da RAEM criou, de facto, uma nova indústria e formou um grupo de jovens locais com dedicação profissional e interessados em adquirir conhecimentos e em desenvolver-se neste sector, mas, ao fim de 5 anos de experiência, só depois de terem começado a dominar as técnicas básicas, é que esses jovens tiveram conhecimento de que a experiência adquirida e o tempo de serviço prestado vão para “zero”, o que contraria o lema “formar talentos locais e incentivar o desenvolvimento diversificado”, que o Governo tem vindo a apregoar!



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

Na noite do dia 21 de Março, a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau emitiu uma nota de imprensa, na qual afirma que, em relação às recentes queixas apresentadas pelos trabalhadores da MTR de Hong Kong sobre a sua saída da empresa, a Sociedade do Metro Ligeiro já exigiu várias vezes à MTR de Hong Kong que cumprisse as disposições da “Lei das Relações de Trabalho”, no sentido de tratar adequadamente das questões laborais entre a MTR de Hong Kong e o pessoal contratado, bem como de aperfeiçoar o mecanismo de “saída” dos seus trabalhadores. O comunicado de imprensa não prestou esclarecimentos sobre se deve ser a MTR de Hong Kong a fazer a liquidação da compensação com base no tempo de serviço prestado pelos trabalhadores que vão transitar, até 1 de Abril, para a Sociedade do Metro Ligeiro, ou se vai ser essa mesma Sociedade a assumir esta pasta e, mais a mais, não foi dada resposta no mesmo comunicado sobre a questão da “despromoção” de classe sem motivo justificado dos trabalhadores que já transitaram.

Sendo a referida Sociedade uma empresa de capitais públicos detida pelo Governo, a referida prática viola manifestamente o “Princípio da imparcialidade e da justiça” previsto na alínea 1) do artigo 4.º do Regime Jurídico das Empresas de Capitais Públicos que consagra: “Na exploração e no funcionamento das empresas de capitais públicos, especialmente no recrutamento de pessoal e nas actividades de contratação pública, os interessados devem ser tratados de forma justa e imparcial, observando-se os procedimentos e regras estabelecidos”. Para além disso, já há mais de 10 anos que o Governo da RAEM se deparava com o problema da perda de antiguidade dos trabalhadores, por causa da mudança da concessionária, quer na exploração da actividade em regime de exclusividade quer nos serviços de utilidade pública. Em vários contratos de concessão em regime de exclusividade e de exploração de serviços de utilidade pública, se a empresa não conseguir um novo



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

contrato após o termo do contrato actual, deve calcular a compensação rescisória com os seus trabalhadores, a fim de garantir os seus direitos e interesses.

Como a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau é uma empresa totalmente detida pelo Governo da RAEM e é também uma concessionária do contrato de concessão, ou seja, um sujeito com dupla identidade, a transição dos trabalhadores desta vez não só prejudicou gravemente os interesses dos mesmos, como também prejudicou gravemente a imagem da referida empresa de utilidade pública junto do público. Para além disso, o Governo tem promovido, nestes últimos anos, a assunção de responsabilidades sociais por parte das boas empresas, portanto, o Governo deve proceder a uma plena investigação e apurar as devidas responsabilidades!

Assim sendo, interpelo sobre o seguinte:

1. A Sociedade do Metro Ligeiro é uma empresa de capitais totalmente públicos e é uma concessionária que exerce a actividade em regime de exclusividade, assim, o superior hierárquico que a fiscaliza, nos termos da lei e de acordo com as regras, deve exortá-la a cumprir rigorosamente o “princípio da imparcialidade e da justiça” previsto no “Regime Jurídico das Empresas de Capitais Públicos”, bem como o Governo da RAEM deve realizar o compromisso público sobre a protecção dos trabalhadores das concessionárias que prestam serviços de utilidade pública, assegurando que o tempo de serviço prestado por todos os seus trabalhadores locais que já foram ou vão ser transferidos da MTR de Hong Kong para a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau seja reconhecido pela mesma Sociedade ou, em alternativa, que esses trabalhadores sejam compensados mediante liquidação feita pela MTR de Hong Kong e lhes seja prometido que não vão sofrer qualquer tipo de despromoção de classe, redução de salários e perda de regalias. Tudo isto destina-



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

se a salvaguardar os direitos e interesses dos trabalhadores e a manter o seu moral. Isso vai ser feito? Perante a alteração da estrutura, inicialmente prevista, da Sociedade do Metro Ligeiro, como é possível garantir a estabilidade e a segurança da futura exploração do Metro Ligeiro? Tendo em conta as situações especiais de alguns trabalhadores, por exemplo, das que estão grávidas, a Sociedade do Metro Ligeiro de Macau vai comunicar directamente com a MTR de Hong Kong sobre a “mudança” de emprego desses trabalhadores, no sentido de assegurar que a licença de maternidade não seja prejudicada, demonstrando desse modo a atitude de assumir a responsabilidade social através de actos concretos?

2. Segundo os trabalhadores, durante a sessão de apresentação para o ingresso feita pela Sociedade do Metro Ligeiro de Macau, nem sequer a Sociedade conseguiu explicar claramente a sua estrutura, o que demonstra que a gestão e o funcionamento da referida Sociedade estão muito confusos, situação que também contraria, evidentemente, os princípios de abertura, transparência, equidade e justiça exigidos pelo “Regime Jurídico das Empresas de Capitais Públicos”. O Governo deve fiscalizar e impor sanções devido aos problemas de gestão, de acordo com o Regime Jurídico das Empresas de Capitais Públicos e as “Regras de Execução da Avaliação do Desempenho das Empresas de Capitais Públicos”, e imputar as responsabilidades ao respectivo pessoal de gestão. O Governo vai fazê-lo? O Governo deve proceder a uma avaliação global e a uma reforma da estrutura de funcionamento da Sociedade do Metro Ligeiro, bem como divulgar os resultados dos trabalhos de acompanhamento. Isso vai ser feito? De que medidas concretas dispõe o Governo da RAEM para evitar que casos semelhantes se voltem a repetir?
3. Quanto ao não reconhecimento do tempo de serviço prestado pelos trabalhadores



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

devido à mudança quer da entidade que assume o direito de exploração da actividade em regime de exclusividade ou quer da concessionária, o Governo definiu já, claramente, em vários contratos de concessão, a exigência de que uma vez não renovado o contrato de concessão, a concessionária deve compensar os trabalhadores em função do tempo de serviço prestado, com vista a salvaguardar a continuidade dos direitos e interesses dos trabalhadores e a entrega e a recepção sem sobressaltos do direito de exploração da actividade. No entanto, o referido incidente surgiu. Afinal, o contrato de “Prestação de Serviços de Assistência à Operação e Manutenção da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro de Macau” celebrado entre o Governo e a MTR de Hong Kong contém, ou não, as referidas regas? Em caso afirmativo, porque é que os direitos e interesses dos trabalhadores não foram salvaguardados? Em caso negativo, porque é que o Governo não procede à inclusão das referidas cláusulas nos respectivos contratos, de acordo com as políticas definidas? E, mais, de que medidas dispõe para assegurar que as mesmas sejam cumpridas em todos os contratos?

22 de Março de 2024

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Lam U Tou