



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Resolução n.º 1075/XIV/2.^a

Pela defesa da SPdH Groundforce e dos seus trabalhadores

Exposição de motivos

A situação na SPdH/Groundforce, pela sua extrema gravidade e urgência, exige uma intervenção imediata do Governo.

A Assistência em Escala, vulgo handling, constitui uma componente crítica da operação do transporte aéreo. Não é nem pode ser vista como uma atividade negligenciável ou dispensável no contexto da aviação civil. Não é aceitável que alguém afirme que “não é estratégico” um serviço que é de facto indispensável para a operação das companhias aéreas e dos aeroportos. É indispensável a empresa – e são indispensáveis os seus trabalhadores, que têm sido confrontados com os salários em atraso, numa vergonhosa operação de chantagem e ataque aos direitos.

Não pode deixar de ser observado neste contexto o que foi até agora o processo de segmentação e privatização deste sector – e os resultados deste caminho de décadas. A Assistência em Escala nos aeroportos nacionais até 2003 era garantida pela TAP, sendo um sector sempre lucrativo da TAP. Interveio então a União Europeia.

Os objetivos propagandeados eram supostamente a necessidade de liberalizar e assegurar a concorrência na Assistência em Escala. Os objetivos reais eram os de impor a redução do preço da força de trabalho no sector (a União Europeia chegou a reconhecer a meta de reduzir o preço da força de trabalho na Assistência em Escala até ao baixo valor pago na Vigilância), de destruir as vantagens das companhias aéreas nacionais, e facilitar o processo de concentração e centralização do sector aéreo à escala europeia.

E intervieram também aqueles que sempre se disponibilizam em Portugal para concretizar as orientações da União Europeia: PS, PSD e CDS. Com a Diretiva n.º 96/67/CE, do Conselho, de 15 de outubro de 1996, o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, e o Decreto-Lei n.º 57/2003, de 28 de Março, foi lançado o processo de desestabilização da Assistência em Escala. É criada a SPdH, logo separada da TAP, primeiro privatizada à Globalia, depois renacionalizada e novamente privatizada, desta vez ao Grupo Urbanos.

Entretanto, surge a Portway, numa parceria da Fraport AG com a ANA, que acabará por ser adquirida a 100% pela ANA para com esta ser privatizada. Paulatinamente vão surgindo múltiplas empresas prestadores de serviço, a maioria de curta duração, que são subcontratadas por estas empresas.

Ocorreram vários processos de despedimento coletivo: na SPdH por causa do «inevitável» encerramento da Escala de Faro, entretanto reaberta, na Portway para impor a aceitação de um Acordo de Empresa a que os trabalhadores resistiam e que já conseguiram alterar.

A gravidade da situação era tal que a Assembleia da República, em 2016, aprovou a resolução 76/2016 «Assistência em escala em Portugal: combater a precariedade e promover a segurança, a qualidade e a fiabilidade do transporte aéreo», da iniciativa do PCP. Infelizmente, depois de um impulso inicial positivo, fruto da luta dos trabalhadores e da correlação de forças do momento, que desbloqueou algumas das situações reportadas, o Governo acabaria por não levar a cabo muitas das medidas então identificadas como necessárias.

É neste quadro que a crise provocada pela pandemia atinge em cheio o sector aéreo. Em março de 2020, inicia-se um processo de redução quase total da atividade, que se prolongará por um ano (com breves momentos de menor redução).

Depois de um primeiro alerta, logo em março de 2020, através de uma Declaração Política, o PCP apresentou em Maio o Projeto de Lei n.º 369/XIV/1.^a «Pelo Controlo público da TAP e da SPdH». Nesse documento expressamente se afirmava: «Da mesma forma, a SPdH/Groundforce, que assegura uma parte da operação essencial à TAP, e foi reprivatizada à Urbanos em 51%, terá novamente de ser resgatada pelo Estado, que neste momento já suporta (junto com os trabalhadores) o grosso dos custos do lay-off decretado. Neste caso, nem sequer é credível que o Grupo Urbanos, já ele próprio em dificuldades económicas anteriores à atual situação, tenha qualquer capacidade de suportar o investimento necessário para salvar a empresa da insolvência.»

As primeiras vítimas da crise foram os milhares de trabalhadores das empresas prestadoras de serviço, e os trabalhadores precários e temporários da Groundforce e da Portway, que de imediato se viram despedidos sem ter sequer direito a falar em despedimento. Com a maioria dos trabalhadores em lay-off e a operação travada, só o apoio estatal poderia salvar muitas das empresas estratégicas do sector então privatizadas, como era o caso da TAP e da Groundforce, devendo esse apoio, onde se traduzisse por apoios a fundo perdido, transformar-se em capital das respetivas empresas.

Ora, se para a TAP o Governo avançou com um processo, já a SPdH Groundforce foi sempre deixada de fora, apesar dos alertas sucessivos do PCP e das organizações representativas dos mais de 2400 trabalhadores da empresa.

Para agravar, tomou uma opção errada no processo da TAP: em vez de tomar medidas para acautelar as consequências da pandemia (como o PCP propôs com um Plano de Contingência para o sector) o Governo optou por aproveitar a pandemia para adotar um conjunto de medidas que há muito estavam planeadas para a TAP, nomeadamente pelos acionistas privados e pelos consultores que o Governo escolheu para assessorar o Plano de Reestruturação.

Nessas medidas, além da brutal redução de salários, estavam outras orientações já contidas no plano de reestruturação de 2015 – que então fora possível derrotar. Entre essas orientações derrotadas (com a contribuição do PS) em 2015 e agora retomadas (pelo mesmo PS), estava o plano de abandonar o atual Reduto TAP e o objetivo de reduzir significativamente os custos com a Assistência em Escala.

Com efeito, o Plano de Reestruturação da TAP (mesmo na versão rasurada entregue na Assembleia da República) é bastante claro no que à SPdH diz respeito: afirma a vontade de reduzir os custos unitários em 28%; afirma a vontade de alienar a participação na SPdH Groundforce; admite o cenário de a TAP recorrer a outro operador para a Assistência em

Escala; e, num ato de submissão perante a União Europeia, assume o compromisso de não controlar a SPdH Groundforce para supostamente não beneficiar a TAP face à concorrência.

A grave situação em que hoje está colocada a SPdH Groundforce é assim fruto de duas realidades: da incapacidade financeira do acionista privado, que estava identificada desde há mais de um ano; e de uma deliberada opção do Governo, que deixou a crise arrastar para rebentar sobre os trabalhadores da empresa e os colocar sob a mesma chantagem que já colocou os trabalhadores da TAP: o emprego ou o salário e os direitos.

No entanto, não deixando de responsabilizar o acionista privado, importa não esquecer, em primeiro lugar, que também na TAP os acionistas privados nada fizeram para capitalizar a empresa (ficaram simplesmente à espera do Estado) e, em segundo lugar, que o Governo tem todos os instrumentos para afastar esse acionista através da nacionalização da Empresa. E não valerá a pena invocar a Diretiva como limite à nacionalização, pois nesta nada impede que o Estado detenha a SPdH desde que a sua gestão esteja separada da TAP.

Ao inaceitável não pagamento dos salários de fevereiro, seguem-se agora as ameaças de insolvência de uma empresa perfeitamente viável, lucrativa até. Na prática, tal representa a ameaça de liquidar a contratação coletiva e os vínculos laborais de 2400 trabalhadores para poder abrir ao lado uma empresa nova, sem Acordo de Empresa, com menores salários e com o afastamento dos elementos mais reivindicativos.

Assim, tendo em consideração o acima exposto, ao abrigo da alínea b) do artigo 156º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do artigo 4º do Regimento da Assembleia da República, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, propõem que a Assembleia da República adote a seguinte

Resolução:

A Assembleia da República, nos termos do n.º 5 do artigo 166º da Constituição da República, resolve pronunciar-se pela máxima urgência de uma intervenção imediata do Governo na empresa SPdH Groundforce, no sentido de:

1. Assegurar o pagamento atempado de todos os salários e avaliar o empréstimo necessário para restabelecer o equilíbrio financeiro da empresa;
2. Proceder à nacionalização da SPdH Groundforce, garantindo a estabilidade de uma empresa e de um sector de importância estratégica para a aviação civil nacional e o seu desenvolvimento.

Assembleia da República, 10 de março de 2021.

Os Deputados,

BRUNO DIAS; DUARTE ALVES; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; JOÃO DIAS; ALMA RIVERA; DIANA FERREIRA; ANA MESQUITA; JERÓNIMO DE SOUSA