



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA



Assembleia da República
Gabinete do Presidente
N.º de Entrada <u>377796</u>
Classificação
<u>05/05/02</u> / /
Data
<u>10/11/11</u>

REQUERIMENTO Número _____ / XI (___ª)

PERGUNTA Número 777 / XI (2ª)

Expeça-se
Publique-se
<u>12/11/2010</u>
Q Secretário da Mesa

Assunto: **Despedimento colectivo na SPdH/Groundforce em Faro**

Destinatário: **Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações**

Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República

Por determinação de S. EX.ª R. de
Comunicação da Recorreio
19.11.11
[Signature]

Foi anunciada a decisão a Administração da SPdH/Groundforce, de iniciar um processo de despedimento colectivo de 336 trabalhadores e encerrar a escala de Faro, com os argumentos apresentados pela Administração da Empresa para tal decisão, com o apoio do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

As duas empresas de *handling* em Portugal são de capitais 100% públicos: a SPdH/Groundforce de capitais TAP e a Portway de capitais ANA. É ao Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações que cabe a tutela de ambas estas empresas.

A “perda de clientes” da SPdH/Groundforce em Faro para a Portway é agora apresentada como justificação para a supressão da escala de Faro da SPdH/Groundforce. Sucede que esta relativa “perda” de clientes foi de facto uma acção politicamente articulada entre duas empresas detidas pelo mesmo accionista, ambas convergindo no interesse de liquidar a escala de Faro da SPdH como forma de reduzir os custos com a força de trabalho de ambas no médio prazo.

Tratou-se claramente de uma acção articulada, paga com milhões do erário público, com o objectivo de facilitar a exploração deste sector depois da sua privatização, como é objectivo assumido pelo Governo. A demonstração cabal deste processo é realizável através da análise dos processos de negociação de contratos da SPdH/Groundforce e da Portway para a Escala de Faro, que através deste requerimento formalmente solicitamos (de novo) ao Governo.

Ambas as empresas (SPdH/Groundforce e Portway) praticam preços abaixo dos custos de produção, o que se reflecte muito negativamente nos seus resultados financeiros. Esta política de preços tem como únicas beneficiárias as companhias aéreas, muito particularmente as “low cost”, que recebem milhões de financiamentos directos e indirectos do Estado português por esta via. Esta política de preços tem ainda um impacto político nas contas da TAP, já que se é nulo o seu efeito no grupo TAP SGPS (aqui os ganhos da TAP S.A. somam-se aos prejuízos da SPdH/Groundforce na operação com a TAP, anulando-se mutuamente), e contribui para um resultado positivo da TAP S.A., lucro importante para a operação de privatização em que o Governo está profundamente empenhado.



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

A SPdH/Groundforce tem praticado uma política de substituição dos trabalhadores a prazo por subcontratação de Empresas de trabalho temporário. Esta situação, claramente ilegal, tem sido denunciada sucessivamente pelas Organizações Representativas dos Trabalhadores, e tem contado com a cumplicidade do Ministério do Trabalho. Diversos processos correm nos tribunais portugueses exigindo a anulação destes despedimentos ilegalmente realizados pela SPdH/Groundforce, contando a administração com a lentidão dos tribunais e a cumplicidade do Governo.

Esta política traduz-se hoje na existência de 700 postos de trabalho ocupados por empresas de trabalho temporário na SPdH/Groundforce, e em milhões de euros que estão a ser ganhos por exploradores em empresas de trabalho temporário e que deviam ter sido entregues aos trabalhadores na justa remuneração do seu trabalho.

Esta política de progressiva precarização das relações laborais na SPdH/Groundforce tem trazido um brutal acréscimo de custos à empresa (já que cada posto de trabalho ocupado por uma Empresa de Trabalho Temporário custa cerca do dobro dos postos ocupados por trabalhadores efectivos da SPdH/Groundforce), trará ainda mais custos no futuro quando os trabalhadores ilegalmente despedidos virem os seus direitos salvaguardados, custos que a Administração tem alegremente assumido com o objectivo expresso de criar as condições internas para reduzir a capacidade de luta e resistência dos trabalhadores e assim destruir o Acordo de Empresa em vigor.

O administrador da SPdH/Groundforce assumiu que este despedimento colectivo custará onze milhões de euros à Empresa, que só os poderá pagar se os restantes trabalhadores aceitarem ver reduzidos os seus salários e direitos. E lançou uma nova operação de chantagem, ameaçando com o encerramento da SPdH/Groundforce e o despedimento de mais dois mil trabalhadores. É uma atitude verdadeiramente escandalosa e intolerável.

A Administração da SPdH/Groundforce prossegue a sua campanha de propaganda contra o Acordo de Empresa, ou seja, contra os direitos e salários dos trabalhadores da SPdH. Conhecemos o Acordo de Empresa quer da SPdH/Groundforce quer da Portway. Resultando ambos da negociação colectiva entre as partes, e sendo naturalmente diferentes, não contém substanciais diferenças que justifiquem uma diferença significativa nos custos de produção de cada uma das empresas.

A permanente insistência do Administrador da SPdH/Groundforce na necessidade de reduzir os salários e direitos dos trabalhadores da SPdH tem, desde logo, o objectivo de esconder a forma incompetente como a empresa tem sido gerida e as desastrosas opções políticas que tanto têm custado à empresa. Mas tem evidentemente um objectivo de fundo (e de classe) mais estratégico: a liquidação da contratação colectiva no sector do *handling*, quer na SPdH/Groundforce quer na Portway – já que é evidente que a liquidação do Acordo de Empresa na SPdH/Groundforce teria como imediato resultado a transferência da pressão para o Acordo de Empresa da Portway, numa escalada de pressão sobre os salários e os direitos dos trabalhadores do *handling*.

Estes graves acontecimentos ocorrem num quadro em que prossegue o caminho de desestabilização do sector do *handling* (assistência em escala) aeroportuário, iniciado com a separação da SPdH/Groundforce a partir da TAP e sua posterior privatização, e com a liberalização do sector, com a criação da Portway, com a nacionalização indirecta de ambas as empresas por via



ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

da compra por empresas públicas das participações detidas por grupos privados em fuga. Neste processo de desestabilização permanente, perderam-se dezenas de milhões de euros do erário público, degradou-se um sector lucrativo e eficiente até o transformar num sector que acumula prejuízos artificiais e perde qualidade, atacou-se a estabilidade no trabalho e os salários, e prejudicou-se seriamente a economia nacional.

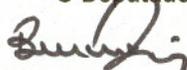
O PCP exige que o Governo ponha fim a este processo de degradação do *handling* nacional, anule este despedimento colectivo, abandone esta política de permanente chantagem sobre os trabalhadores, proceda a uma inversão completa das políticas seguidas para o Sector Aéreo e restabeleça as bases para uma negociação colectiva séria e produtiva na SPDH e no sector do *handling*.

Assim, ao abrigo do disposto na alínea d) do Artigo 156.º da Constituição da República Portuguesa e em aplicação da alínea d), do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, perguntamos ao Governo, através do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, o seguinte:

1. Como explica o Ministério o seu acordo com um processo de despedimento colectivo de 336 trabalhadores efectivos numa empresa com 700 postos de trabalho ocupados por Empresas de Trabalho Temporário?
2. Está o Governo apostado numa estratégia de destruição da contratação colectiva no *handling*, incrementando a exploração dos trabalhadores portugueses? Se está, com que bases legais? Se não está, porque pactua com as afirmações do Administrador da SPdH/Groundforce, no sentido de que este despedimento colectivo custará onze milhões de euros à Empresa, que só os poderá pagar se os restantes trabalhadores aceitarem ver reduzidos os seus salários e direitos?
3. Estas linhas de orientação, que imputam ao país milhões de euros em subsídios a multinacionais, e provocaram uma situação artificialmente deficitária nas empresas de *handling*, têm ou não sido realizadas sob a supervisão e orientação política do Governo? Se sim, que objectivos pretende o Governo com tal política? Se não, porque não iniciou o Ministério as rigorosas inspecções que as sucessivas denúncias das ORT's exigiam, e não promoveu a demissão dos Administradores que tão mal geriram estas empresas?
4. Perante a dramática experiência vivida no sector do *handling*, num processo de concentração monopolista do sector aéreo no plano europeu, com resultados desastrosos para Portugal, o Governo pretende continuar a sua profissão de fé sobre as propaladas maravilhas da "liberalização, privatização e concorrência"?

Assembleia da República, 11 de Novembro de 2010.

O Deputado,


Bruno Dias