

Informação

Projeto de Resolução n.º 90/XIII (1ª) –
(PCP)

Discussão ocorrida nos
termos do artigo 128.º
n.º 1 do RAR, em
reunião da Comissão de
16/03/2016

1. Treze Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomaram a iniciativa de apresentar o Projeto de Resolução (PJR) n.º 90/XIII (1.ª) – (PCP), ao abrigo do disposto na alínea b) do artigo 156.º (Poderes dos Deputados) da Constituição da República Portuguesa e da alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º (Poderes dos Deputados) do Regimento da Assembleia da República (RAR).
2. A iniciativa deu entrada na Assembleia da República a 15 de janeiro de 2016, tendo sido admitido a 19 de janeiro, data na qual baixou à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.
3. O Projeto de Resolução n.º 90/XIII (1.ª) – (PCP) foi objeto de discussão na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião de 16 de março de 2016.
4. A discussão do Projeto de Resolução (PJR) n.º 90/XIII (1.ª) – (PCP) ocorreu nos seguintes termos:

O Senhor Presidente informou que estava presente uma delegação do SITAVA e deu a palavra o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP), para apresentar o projeto de resolução em causa, o qual começou por realçar a imagem de qualidade e segurança que o transporte aéreo português tinha ao longo de décadas, imagem essa indissociável do quadro de organização e estruturação, estabilidade, qualificação, exigência e trabalho com direitos que se verificou neste setor. Recordou que o serviço de assistência em escala em Portugal foi prestado pela TAP, até ao momento em que este setor foi retirado à companhia e entregue a um grupo espanhol, numa privatização que caracterizou como desastrosa. Referiu que a situação do setor se foi degradando ao longo dos anos de uma forma cada vez mais gravosa, fruto de uma crescente precariedade imposta pelos prestadores de serviços, a Portway e a SPdH Groundforce. Afirmou que o silêncio das autoridades competentes permitiu que se chegasse à atual situação e fez referência ao atual concurso para atribuição de licenças e à pulverização da atividade e atribuição de licenças de *handling* e conseqüente liberalização e desregulamentação do setor. Afirmou que o PCP



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

apresentava este projeto de resolução, que contava com o contributo dos trabalhadores e das suas organizações trazido à audição parlamentar promovida pelo seu grupo parlamentar no passado dia 12 de janeiro. Abordou também a situação de empresas de aviação *low cost* pretenderem romper a contratação que têm com operadores de *handling*, o que coloca os trabalhadores em situação de incerteza quanto ao futuro, e as situações de falso *self-handling*, que considerou serem de autêntica fraude, com recurso a empresas de trabalho temporário. Lembrou que a hipótese da retirada de licenças foi uma ameaça feita aos trabalhadores durante muitos anos e que a questão tinha de ser resolvida e ultrapassada, nomeadamente no que tocava à SPdH Groundforce. Concluiu propondo que, num prazo de 90 dias, haja um plano de intervenção no setor, no qual sejam implementadas as oito medidas que constam da parte resolutiva desta iniciativa.

Usaram da palavra os Senhores Deputados Hugo Costa (PS), Luís Leite Ramos (PSD), Heitor de Sousa (BE), Hélder Amaral (CDS-PP) e António Eusébio (PS).

O Senhor Deputado Hugo Costa (PS) afirmou que o seu grupo parlamentar concordava com as preocupações expressas nesta iniciativa e a necessidade de defender os cerca de 5000 postos de trabalho deste setor, pois tratava-se de um setor com muita precariedade, onde muitas vezes não estava garantida a qualidade nem a segurança. Expressou concordância com o combate à precariedade e a garantia da intervenção mais forte da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) e da Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) e pronunciou-se contra o falso *self-handling*, condenando o recurso à precariedade laboral e à rotação de trabalhadores. Concluiu, afirmando que quer a situação da Portway quer a da SPdH Groundforce mereciam acompanhamento efetivo por parte do Grupo Parlamentar do PS e que, em seu entender, a questão da liberalização do setor não era a questão essencial, mas sim a sua regulação e o efetivo acompanhamento da situação por quem tem essa responsabilidade, no sentido da defesa integral dos trabalhadores e dos seus direitos.

Pelo Senhor Deputado Luís Leite Ramos (PSD) foi afirmado que o seu grupo parlamentar acompanhava e seguia muitas das considerações do projeto de resolução sobre a identificação de algumas questões que deviam merecer acompanhamento por parte do Governo e do Parlamento. Lembrou o concurso a decorrer para a atribuição de licenças e defendeu que a concorrência vinha melhorar a eficiência e a qualidade do serviço, pelo que não acompanhava o PCP neste ponto. Concluiu, afirmando que

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

concordava com a aplicação das normas para fiscalização da qualidade do serviço prestado e que as questões levantadas relativamente à alteração provocada pela privatização da ANA e da TAP deveriam ser acompanhadas.

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) referiu a “lei da selva” que se instalou nas relações laborais em todas as áreas que eram monopólio do Estado e foram privatizadas, continuando a ser monopolista mas com gestão privada, e argumentou que o objetivo central de todos os processos de precarização laboral conduzidos na sequência de processos de privatização era fazer baixar o mais possível o custo do trabalho. Expressou concordância com o autor do projeto de resolução e defendeu que a correção desta “lei da selva” tinha de ser feita pelo Estado, pelo Governo em particular, que tem responsabilidade em prover os recursos necessários às entidades reguladoras e fiscalizadoras para fiscalizarem estas situações. Em seu entender, a Assembleia da República não podia fazer de conta que este problema não existia, pois era sabido que as situações descritas no projeto de resolução tinham vindo a agravar-se nos aeroportos nacionais. Concluiu, afirmando que esta iniciativa constituía um passo em frente bastante importante e, em seu entender, alguns dos pontos do projeto de resolução podiam ser mais aprofundados quanto à responsabilidade do atual Governo na eliminação destes problemas e promoção de condições para que as entidades de fiscalização possam exercer a sua função e os direitos dos trabalhadores sejam respeitados.

Por sua vez, o Senhor Deputado Hélder Amaral (CDS-PP) referiu que o CDS-PP se revia em muitos dos pontos apresentados pelo PCP e acrescentaria até mais um: fazer o balanço dos impactos positivos e negativos das empresas de *low-cost*, que terão alguma responsabilidade e influência na questão em apreço.

Pelo Senhor Deputado António Eusébio (PS) foi realçada a precariedade do trabalho, a qual leva a uma falta de formação das pessoas que trabalham no *handling* e que trabalham horas a mais, o que implica, muitas vezes, falta de segurança, tendo defendido a necessidade de se fazer algo com urgência, antes que algum acidente grave ocorra.

Finalmente, o Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) tornou a usar da palavra para encerrar a discussão, afirmando que o seu grupo parlamentar se congratulava com a unanimidade em torno da oportunidade e importância desta iniciativa e a necessidade de na Assembleia da República se olhar para este problema e contribuir para que o

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

mesmo seja resolvido. Reiterou os termos do projeto de resolução e referiu não perceber como se diz que a concorrência vem melhorar a qualidade do serviço, quando a realidade prática do setor diz exatamente o contrário ao longo dos últimos 15 anos. Argumentou que a concorrência foi assente na liberalização e o que se verificava era a existência de empresas a colocarem os trabalhadores a concorrerem umas contra as outras, por esmagamento de salários e de direitos, o que tinha implicações profundas na segurança da aviação civil. Lembrou a este propósito que, quando se discutia a segurança, esse termo abrangia as vertentes de *safety* – a segurança operacional do transporte aéreo – e de *security*. Considerou que a liberalização, a desregulamentação e a precarização levaram à situação atual e não se sabia ainda o que seria o futuro. Em seu entender, isso significava que a autoridade do Estado estava a ser complacente com situações que em muitos outros países levariam a demissões ao mais alto nível. A raiz do problema, prosseguiu, estava no despacho que tinha permitido passar de 2 para 3 operadores de *handling* e criava uma situação de instabilidade para o futuro. Concluiu, afirmando que era preciso ter em conta que, para quem estava preocupado com a situação atual, ainda não se tinha visto nada do que poderia acontecer no futuro caso se mantivesse esta linha e esta estratégia política.

5. Realizada a sua discussão, remete-se esta Informação a Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, nos termos e para os efeitos do n.º 1 do artigo 128.º do Regimento da Assembleia da República.

Assembleia da República, em 30 de março de 2012

O PRESIDENTE DA COMISSÃO



(HÉLDER AMARAL)

