

## **FUTURO DO HANDLING EM PORTUGAL**

### **Fernando Henriques**

A SPdH, empresa de Assistência em Aeroportos, resultou da segmentação do Handling da TAP e subsequente privatização, com aquisição da maioria do capital por parte de um accionista espanhol. A privatização revelou-se desastrosa a todos os níveis, pois a gestão rapidamente se tornou ruinosa, visando cega e unicamente o lucro, pelo que a solução encontrada pelo Governo foi a retoma do capital, no início de 2008.

Os efeitos mais graves para os Trabalhadores foram e continuam a ser a degradação das condições de trabalho e as tentativas de redução de direitos. Neste particular assumem especial destaque as tentativas de antecipar as alterações do Governo PS ao Código do Trabalho, na flexibilização de horários (horários que já são bastante penosos devido aos turnos), violando o A.E., tentando impôr "almoços" às 7H30 da manhã.

A SPdH tem vindo a ser gerida com o objectivo único da privatização, com o Governo e a Administração da TAP e da SPdH a tentarem atacar e destruir os direitos dos trabalhadores consignados nos Acordos Empresa (anuidades, evoluções de carreira, três dias de baixa), visando torná-las mais aliciantes para os investidores privados.

A SPdH emprega neste momento cerca de 2900 Trabalhadores, tendo quase 600 precários num universo com muitos jovens e muitas mulheres. Em Novembro último a empresa despediu mais de 100 Trabalhadores que se encontravam no último contrato a prazo antes de passarem ao quadro e substituiu-os por Trabalhadores subcontratados a agências de trabalho temporário, continuando a aposta na precariedade e na quebra do vínculo laboral. As consequências estão à vista nos resultados da SPdH com prejuízos de 38 Milhões de Euros em 2008, num ano onde as empresas de subcontratação receberam cerca de 11 Milhões de Euros. Assim, para além de a empresa ter gasto largas dezenas de milhares de euros em formação com os Trabalhadores entretanto despedidos, gastou também valores exorbitantes com aposta na subcontratação, aumentando a precariedade e a consequente degradação do serviço.

O Governo, que pretende entregar aos privados empresas estratégicas no handling promove o dumping tentando valorizar a Portway para que o bolo de privatização da ANA seja mais atractivo. A redução de preços nos serviços prestados pela SPdH, atingiu nos últimos 5 anos os 274€/Movimento, o que significa um decréscimo de quase 20%, sendo que a quota de mercado entre 2004 e 2008, apesar da redução de preços diminuiu 15 %. Para além disto, a TAP absorveu em 2008 os serviços do HCC (Hub Control Center, ex-HOC) e LZ (Lost & Found) e em 2009 o LISTR (Balcão de Irregularidades), descapitalizando a SPdH e retirando-lhe capacidade competitiva, contribuindo desta forma para a diminuição das receitas.

O erro clamoroso da privatização do handling da TAP está à vista de todos, assim sendo, não pode ser dissociado o interesse da TAP, do de outro qualquer accionista, pelo que qualquer parceria está condenada ao fracasso, dado que enquanto a TAP dá, naturalmente, prioridade à prestação do serviço (em muitos casos serviço de interesse público), o accionista privado passa a qualidade de serviço para segundo plano em detrimento dos lucros, tal como se verificou no passado.

Não se entende como o Engº Fernando Pinto, entretanto reconduzido no cargo pelo Governo, e que até já admitiu que a privatização em 2003 foi um erro, venha agora dizer que já há interessados na SPdH (no todo ou fraccionada) e que o Self-handling é uma possibilidade. Não temos dúvidas, na eventualidade de vir a ser praticado pela TAP o Self-handling, colocam-se em risco centenas, senão milhares, de postos de trabalho, estando a SPdH condenada ao desaparecimento, uma vez que sem o seu maior cliente torna-se economicamente inviável.

A viabilidade da TAP não pode ser dissociada da viabilidade da SPdH, pois se a TAP é uma importante empresa estratégica e de bandeira do nosso país que permite a ligação aos portugueses que trabalham e vivem em comunidades espalhadas pelo mundo e aos países de expressão oficial portuguesa, a SPdH é que lhe presta a assistência numa das principais portas de entrada no país como são os aeroportos. O sector do Turismo, com um papel cada vez mais importante na economia portuguesa depende em muito da TAP, como depende seguramente também do handling, uma vez que os passageiros mal servidos (a bordo ou em terra) têm inevitavelmente muitas opções em carteira, algumas até mesmo aqui ao lado na vizinha Espanha, razão mais do que suficiente para se apostar na qualidade e na viabilidade destas empresas, para bem da própria sustentabilidade económica do país, não esquecendo a importância que estas empresas têm no PIB e na promoção do turismo nacional.

O Governo do PS tem o objectivo de entregar os aeroportos nacionais actuais e o futuro Aeroporto Internacional de Lisboa ao grande capital, privatizando a ANA, empresa estratégica do sector da aviação civil e da economia nacional. O mesmo Governo do PS, mantém a SPdH e a Portway empresas de capitais exclusivamente públicos em concorrência no mercado nacional, destruindo-se mutuamente, baixando sistematicamente os preços, tendo obviamente prejuízos elevados e degradando cada vez mais os serviços prestados.

Os próximos tempos na aviação civil vão ser duros. O Governo quer prosseguir a privatização da ANA, da Portway, da TAP, da SATA e reprivatizar a SPdH. Quer entregar ao grande capital privado mais este sector estratégico da economia nacional, e intensificar ainda mais a exploração da nossa força de trabalho. Curiosamente, o Governo que diz que a ANA tem de ser privatizada porque o estado não pode suportar os 3 mil milhões de euros da construção do novo aeroporto é ao mesmo tempo o Governo que aprova uma garantia de 20 mil milhões para a banca e que quer construir o TGV (que custa mais do dobro do Novo Aeroporto) quase exclusivamente com fundos públicos, sendo que este projecto logicamente beneficiará mais os nossos vizinhos espanhóis (atente-se à pressão feita por estes) do que propriamente a economia e o povo português.

O cenário de privatização da TAP seria um crime para a economia nacional, pois rapidamente a reduziria a companhia regional, dependente de uma das 4/5 grandes empresas de aviação europeias a que a UE quer confinar o panorama da aviação europeia. Da mesma forma, a reprivatização da SPdH, seria muito provavelmente o último fôlego de uma empresa muito castigada pelas administrações/governos dos últimos anos e que entretanto perdeu vários sectores importantes que transitaram para a TAP (accionista e cliente privilegiado).

Num mercado pequeno como o mercado português, e tendo as condicionantes ao nível de infra-estruturas e da própria operação da TAP, a actividade de handling em Portugal está naturalmente muito condicionada pela própria TAP, que representa mais de metade dos vôos realizados em território nacional. Assim sendo, no actual quadro competitivo entre duas empresas de capitais exclusivamente públicos, é fundamental que a tutela/governo não se demita das suas exclusivas responsabilidades e mantenha dentro do universo público tanto a SPdH, como a Portway, sob pena de efeitos muito nefastos para a economia nacional a curto/médio prazo.