

Intervenção sobre Assistência em Escala
Fernando Henriques
27/11/2015

No sector do handling (assistência em escala), vivemos nos últimos 15 anos as consequências cada vez mais nefastas e devastadoras da aplicação da Directiva 96/67/CE.

Essa Directiva, visou a liberalização do handling, sector tradicionalmente ligado às companhias aéreas de bandeira ou aos aeroportos.

Em Portugal, o handling era, até ao ano 2000, uma actividade prestada pela TAP, com algumas ligeiras excepções de companhias que praticavam a auto-assistência.

A Directiva 96/67/CE, foi transposta para a legislação nacional através do Dec. Lei 275/99, trouxe no imediato, em Julho de 2000, a criação da Portway, a pretexto da necessidade de liberalizar o mercado e trazer concorrência. Ainda assim a Portway, era detida pela ANA e pela multinacional Fraport, Aeroportos de Frankfurt.

Em Outubro de 2003, dá-se o segundo grande impacto da Directiva em Portugal, com a segmentação do handling da TAP e a criação da SPdH, conhecida hoje também como Groundforce, No ano seguinte (Novembro de 2004) é privatizada a maioria do capital da SPdH, passando 50,1% do mesmo a ser detido pela multinacional espanhola Globalia.

Em 2006, a Fraport vendeu os seus 40% à ANA.

Em 2008, após anos de conflitos entre a TAP e a Globalia (que degradou para níveis insustentáveis os níveis de serviço), o accionista espanhol revendeu os seus 50,1% pelo mesmo valor que tinha comprado, 30 M€.

Em Novembro de 2010, a SPdH procedeu a um despedimento colectivo de 336 trabalhadores na Escala de Faro, encerrando a mesma, sendo este o primeiro despedimento colectivo no SEE em muitos anos.

Em 2011, continuou a saga da sinuosa história da SPdH com a oferta de 50,1% à Urbanos, que dali sacou mais de 6 M€ em 3 anos sem investir 1 cêntimo. Importa dizer que este negócio só se fez tendo como premissa a revisão do AE, com perdas salariais na ordem dos 30%.

Importa dizer também que a Portway opera há 15 anos sem contratação colectiva.

Em 2013, foi privatizada a ANA Aeroportos, dona da Portway, que assim se tornou também um operador privado.

Durante estes 12 anos de convivência, ambas as empresas atacaram-se mutuamente não olhando a preços para roubar clientes uma à outra, mesmo que isso significasse a prática de dumping. Dumping esse que foi sendo sustentado pela degradação das relações laborais de todas as formas possíveis:

- Ataque à contratação colectiva e abuso de contratação a termo.
- Recurso a trabalho temporário e falsos prestadores de serviço em massa.
- Rotatividade brutal de trabalhadores.
- Negociata com a formação.

Importa referir que sendo as categorias do handling 11, há categorias totalmente liberalizadas (por exemplo na Área de Passageiros e cujos níveis de degradação e precariedade são ainda maiores).

Hoje, temos 2 operadores full-handling, a Portway e a SPdH, empregando cerca de 5000 trabalhadores, sendo uma grande percentagem deles precários, com redução constante de direitos e salários e ataques à contratação colectiva.

Vários estudos apontam como uma das consequências da aplicação da Directiva, uma redução de preços em Lisboa na ordem dos 40 a 50 %, ou seja implementou-se o método low cost. Low cost nos preços, mas sobretudo low cost nos salários e nos direitos.

Entretanto, o anterior governo, a pretexto dos estudos levados a cabo pela CE e pelo PE, publicou o Despacho 14886-A, cuja finalidade é liberalizar ainda mais o mercado, não só segmentando as 3 categorias restritas, mas também aumentando o número de operadores.

Curiosamente, o governo, que utilizou o pretexto dos estudos levados a cabo pela CE e pelo PE, fechou os olhos quando a nova CE suspendeu o processo de mais liberalização.

É pois claro que o objectivo da Directiva foi baixar o preço dos serviços de handling, estimulando a concorrência pela via da redução de direitos e salários e a proliferação de novos operadores, que poucas ou nenhuma regras cumprem.

Estamos portanto na iminência da degradação total das relações laborais, com precariedade generalizada, ao estilo “mcdonalds”, jovens primeiro emprego, alta rotatividade, baixa formação, 6 meses de trabalho e são substituídos por outros num círculo vicioso. É de salientar que este é um sector altamente técnico que exige formação específica e contínua em variadas vertentes, numa indústria de topo e de segurança máxima como é a aviação. Degrada-se uma actividade essencial no apoio ao transporte aéreo, que tanta importância tem no turismo, logo na economia nacional.

Degradação essa que, no limite, poderá levar a um acidente de consequências desastrosas para o nosso país.

Completam-se assim os objectivos da Directiva: intensificar a exploração da força de trabalho; promover a concentração monopolista (como vemos hoje com a grandes multinacionais a concorrerem aos nossos aeroportos) e degradar a soberania nacional (cujo exemplo perfeito foi a gestão da espanhola Globalia na SPdH, degradando propositadamente o serviço criando condições para os passageiros se deslocarem para Madrid, onde seriam assistidos pela ... Globalia).

As alternativas são pois claras e exigem do Governo português, dos nossos deputados na Assembleia da República e no Parlamento Europeu, que se crie legislação com o objectivo de:

- promover a limitação de operadores, protegendo assim os níveis de segurança, operacionalidade e qualidade
- impedir a segmentação dos concursos por categoria
- promover regimes de excepção, atendendo à nossa especificidade, protegendo nomeadamente os operadores detidos pelo Aeroporto e pela Companhia de bandeira (essa protecção hoje já existe para os operadores dos aeroportos).
- fomentar a certificação profissional como requisito de acesso a esta actividade

- obrigar ao cumprimento da contratação colectiva, enquanto requisito obrigatório para acesso a esta actividade, em qualquer categoria, impedindo assim a concorrência pelo dumping social

Haja consciência, no entanto, que para criar esta legislação é preciso que se esteja verdadeiramente ao serviço dos interesses dos trabalhadores e do povo e não de interesses mais ou menos obscuros. É preciso no fundo que se afrontem os poderes instituídos pelos interesses capitalistas, seja em Bruxelas seja em Lisboa.

E é isso que os trabalhadores do handling em Portugal esperam. Nada menos que isso.