



A “NOVA” ESTRATÉGIA PARA A AVIAÇÃO DA COMISSÃO EUROPEIA: VELHOS PERIGOS E NOVAS AMEAÇAS

Foi apresentada a 2 de Dezembro de 2015 a «nova» Estratégia Europeia para a Aviação. E o «nova» está entre aspas exactamente porque essa estratégia, no essencial, significa manter o rumo das políticas da União Europeia, retomando muitos dos aspectos que já foram tentados e derrotados pelos trabalhadores, e dando a sequência lógica (na lógica dos interesses dominantes) ao caminho seguido até hoje.

Não é por acaso que a apresentação dessa nova estratégia foi antecipada pela apresentação, em Junho de 2015, da necessidade de uma «nova» Estratégia. Uma apresentação realizada pelas 5 grandes empresas europeias de aviação que resultaram do processo de concentração monopolista lançado nos anos 90: Lufthansa, AIM (British/Ibéria), Air France/KLM, Ryanair e Easyjet, que juntas concentram já a metade dos passageiros na Europa.

E que reclamavam estas grandes companhias? Em todos os planos (laboral, ambiental, de segurança aérea, fiscal) exigem desregulamentação das suas obrigações e regulamentação para proteger os seus interesses e impedir os Estados de adoptar medidas que os coloquem em causa. Por exemplo, defendem a desregulamentação para permitir que o mercado e a concorrência nivelem direitos laborais por baixo, mas exigem regulamentação para impedir que os trabalhadores lutem em defesa dos seus direitos. Claro que tudo isto usando palavras diferentes, como eficiência, competitividade, crescimento, defesa dos passageiros, etc.

E a Comissão, basicamente, fez-lhes a vontade (ou melhor, e indo à radicalidade da questão, a Comissão confirmou estar ao serviço das multinacionais). Diversas vezes no anúncio desta nova Estratégia a UE faz questão de sublinhar que «A UE precisa de falar a uma só voz». Mas essa voz é sempre a voz das multinacionais.

Como é habitual, a Comissão escondeu as suas verdadeiras intenções, mas as medidas concretas revelam o que é, ao serviço do que está e o que ameaça esta «nova» Estratégia Europeia para a Aviação. Os sete objectivos formais são, como sempre, mera propaganda: Explorar os mercados em crescimento;

Vencer os limites ao crescimento no ar e no solo; Manter as elevadas normas de segurança da UE; Reforçar a agenda social e criar empregos, Proteger os direitos dos passageiros; Responder às novas tecnologias; Promover o ambiente e o uso racional da energia.

O problema é que esta Estratégia não passa a prova do pudim. E depois de a provar, descobrimos os «velhos» eixos centrais da política europeia para o sector da aviação: promoção da concentração monopolista à escala europeia; precarização e incremento da exploração da força de trabalho; degradação da soberania dos Estados periféricos da União; degradação da segurança operacional.

E é preciso não ignorar os imensos perigos que esta «nova» estratégia traz aos conjuntos dos trabalhadores do sector aéreo nacional - sejam do transporte aéreo, dos aeroportos, da assistência em escala, do controlo aéreo ou de outras actividades conexas. É uma estratégia que exige a mais ampla resistência dos trabalhadores e que exige uma resposta de todos os sectores patrióticos. Essa é a razão deste «Alerta»: um apelo do Partido Comunista Português à acção urgente e convergente dos trabalhadores e dos patriotas.

I

A Estratégia para o Transporte Aéreo

O Transporte Aéreo é onde esta «Estratégia» promete mais novidades. E de facto, encontramos nesta estratégia a intenção de alterar «as disposições relativas à propriedade e ao controlo», a facilitação das fusões «sem os respectivos direitos de tráfego serem postos em causa», tudo para facilitar o acesso das companhias aéreas «a mercados de países terceiros e às diversas fontes de financiamento». Afinal «as companhias aéreas estão a tornar-se cada vez mais interessantes para os investidores e os fundos de investimentos a nível mundial». A par destas medidas, a UE propõe-se ser ela a realizar acordos bilaterais (substituindo-se aos Estados membros) para promover «o acesso aos mercados e as oportunidades de investimento para a aviação europeia em mercados ultramarinos importantes».

O processo é sempre o mesmo: criar escala através da concentração na Europa, para usar essa escala para concorrer com outras potên-

cias imperialistas na pilhagem dos mercados do «ultramar» — e sempre com a UE como instrumento das multinacionais, sempre à custa da soberania dos Estados-Membros.

Ou seja, a novidade não é mais que o prosseguir o caminho anunciado (por nós), com as alterações a reflectirem a maturação do processo e não qualquer inflexão de rumo.

As implicações destes objectivos para o caso nacional são evidentes, na medida em que legalizariam o processo em curso de absorção da TAP pela Azul (e por quem venha a absorver a Azul), facilitando a transmissão das licenças da TAP e afastando ainda mais o Estado Português desse processo.

Entretanto, e ao mesmo tempo que faz da eficácia reguladora do mercado o seu dogma, a Estratégia já prevê os mecanismos de subsidiação pública para quando («se») o mercado falhar, através de uma autorização para os Estados-Membros pagarem obrigações de serviço público às multinacionais. Ou seja, os Estados-membros não podem ter uma estratégia soberana para um sector estratégico da sua economia, e devem satisfazer as suas necessidades comprando no «mercado» às multinacionais.

E como aquilo com que os Estados podem pagar o que compram é arrecadado através de impostos, a estratégia deixa uma indicação clara: vão arrecadar esse dinheiro noutra sítio, que não queremos pagar impostos! E exigem reduzir os impostos e taxas que pagam os operadores ao «imposto normal sobre os lucros», e apontam para uma revisão da directiva das taxas aeroportuárias.

II

Estratégia para o Controlo Aéreo

Aqui a União Europeia não podia ser mais clara. Fala em «fragmentação» do Espaço Aéreo criticando a soberania nacional sobre o mesmo, empola números quantificando essa fragmentação em custos de 5 mil milhões por ano, assume que o objectivo central é a «competitividade das companhias». E assume, no quadro da «realização plena do Céu Único Europeu» dois objectivos: centralizar e privatizar o controlo aéreo. As 5 companhias aéreas tinham apresentado

apenas mais uma reivindicação clara: que os trabalhadores do sector fossem proibidos de fazer greve. A Comissão não poderia formalmente aceitar essa reivindicação. Mas não tenhamos ilusões: ambos sabem que só a luta destes trabalhadores (no curto prazo) e dos trabalhadores em geral (no médio prazo) pode travar os planos do grande capital para o sector. E as restrições ao direito à greve já estão a ser estudadas.

Em Portugal, esta estratégia coloca em causa a soberania nacional, a empresa pública NAV e o papel que o país assume no controlo aéreo do Atlântico Norte.

III Estratégia para os Aeroportos

A Estratégia começa por apontar para uma previsão de um défice de resposta da infra-estrutura aeroportuária de 2 milhões de voos em 2035, para depois alertar para os 800 mil postos de trabalho e os 52 mil milhões de receitas que seriam as perdas potenciais para a economia da UE nessa altura com tal «desastre».

E sempre que ouvimos um burocrata das multinacionais falar em emprego, já sabemos que se lhe seguirá o pedido de dinheiro para que as multinacionais possam fazer-nos esse favor. E de facto, é clara a intenção de fazer os Estados-Membros alargar a infra-estrutura com recursos públicos (nacionais e europeus), justificados pelo anteriormente empolado, bem como acelerar a concentração do planeamento estratégico aeroportuário na UE. Como sempre, a estratégia «liberalizadora» dos capitalistas não tem vergonha de exigir igualmente a colocação de gigantes recursos públicos ao seu serviço.

Simultaneamente, a Estratégia apela ao acelerar da revisão em curso do Regulamento das Faixas Horárias (slots) que vai no sentido de afastar cada vez mais os Estados-Membros da participação no processo, dando passos para a centralização europeia da atribuição dessas faixas, e para colocar «o mercado» - os diferentes capitalistas do sector - como os únicos agentes do processo, eliminando interferências de soberania.

IV Estratégia para a Assistência em Escala

Em busca do eldorado, da «competitividade do sector da aviação», a receita para a Assistência em Escala é a aplicação efectiva da directiva liberalizadora (96/97/CE de 1996) fazendo ouvidos moucos às consequências evidentes da aplicação dessa directiva sobre a as condições de trabalho, o preço da força de trabalho e a fiabilidade operacional e

destacando, nessa aplicação efectiva apenas uma questão «o acesso ao mercado dos serviços de assistência em escala nos aeroportos da UE». E abre já a porta para um novo processo de revisão da directiva depois de o terem tentado e falhado ainda há dois anos.

O projecto europeu para todo o sector dos «serviços aeroportuários» é conseguir serviços mais baratos à custa da maior precariedade das relações laborais, de conseguir mais trabalho por menos salário.

V Reduzir as normas de segurança operacional, acentuar as pulsões securitárias e centralizar o controlo de ambos

Quando se escrevem os documentos da UE, as palavras dominantes são sempre crescimento, avançar, desenvolver, modernizar, etc. Quando se lê o verbo «manter» é praticamente automática a conclusão que estamos perante um recuo que não se quer assumir. A Estratégia sublinha em subtítulo o seu desejo de «Manter as elevadas normas de segurança da UE», mas logo a seguir desenvolve esta prosa «Embora sendo essencial, a segurança operacional não pode ser analisada isoladamente. O quadro regulamentar deve também estabelecer condições no âmbito das quais o sector da aviação possa prosperar e manter-se competitivo a nível global.» E aponta três linhas onde a segurança operacional tem que ser submetida aos interesses dos grupos económicos: «a integração dos novos modelos empresariais»; «uma abordagem mais proporcionada da regulamentação e o reconhecimento das diferenças nos riscos em causa nos vários ramos»; «a abolição de regras e procedimentos que são morosos, pesados e dispendiosos (...) criam restrições à inovação e ao empreendedorismo.» A estratégia ainda assumia a «ambição» de «uma única autoridade europeia da aviação», e de que a UE consiga «reduzir os custos da segurança» através da negociação com os seus parceiros.

Por outro lado, as pulsões securitárias continuam a intensificar-se, prevendo-se investimentos (financiados pelo Estado) no desenvolvimento tecnológico, que permitam reduzir custos às operadoras (colocando em causa postos de trabalho na segurança aeroportuária) e aumentar o controlo da circulação na União Europeia e a centralização das bases de dados e da informação sobre os cidadãos.

VI O trabalho subordinado ao capital

O mote da visão neoliberal é dada logo na abertura do capítulo dedicado às questões laborais: «O emprego no sector da aviação

da UE depende da capacidade do sector de gerar um crescimento significativo mediante reformas estruturais». Ou seja, os trabalhadores devem aceitar a degradação dos salários, das condições de trabalho, da segurança no trabalho, o crescimento da precariedade e da exploração, porque tudo isso é feito em seu próprio bem.

Não que a UE finja ignorar a brutal regressão a que se está a assistir. Ela simplesmente finge que o lamenta, que isso é inevitável, e que o «melhor» para os trabalhadores é que seja regulamentado: «No contexto da internacionalização do setor e da crescente concorrência à escala mundial, as pressões sobre as companhias aéreas para reduzir os custos operacionais têm sido significativas. Muitas transportadoras aéreas da UE, algumas das quais estão a ter dificuldades em reestruturar as suas atividades, externalizaram atividades não essenciais e estão também a fazê-lo gradualmente em relação a atividades essenciais com vista a melhorar a produtividade e a rentabilidade. Emergiram novos modelos empresariais e de emprego, como a multiplicação de bases operacionais, o recrutamento de pessoal de voo através de agências, novas formas atípicas de emprego ou regimes de «pagar para voar» (pay-to-fly) para o pessoal de voo. A monitorização contínua e o intercâmbio regular de informações entre a Comissão, os Estados-Membros e as partes interessadas poderiam também contribuir para uma melhor compreensão destas novas tendências e para garantir condições de trabalho equitativas no setor.»

Reparem como, mesmo no linguajar dos eurocratas de serviço às multinacionais, este parágrafo acaba por ser revelador das verdadeiras intenções. E aqui fala-se da precarização das relações laborais no transporte aéreo, pois na Assistência em Escala e nos Aeroportos, a precarização é cada vez maior e um objectivo assumido pela regulamentação própria de cada um desses sectores. Ou seja, a UE saúda a degradação das relações laborais, chama-lhe nomes fixos como «novos modelos» e «novas tendências» e aposta na legalização dessa precariedade.

À apresentação desta estratégia seguir-se-ão agora um conjunto de tentativas de alterações legislativas, para atentar implementar, de que imediatamente alertaremos os trabalhadores do sector.

17 de Março de 2016, Lisboa